

JOSEPH STOCKMAR

PRÉSIDENT DE LA DIRECTION DU 1^{er} ARRONDISSEMENT DES C. F. F.

HISTOIRE
DU
CHEMIN DE FER
DU
SIMPLON

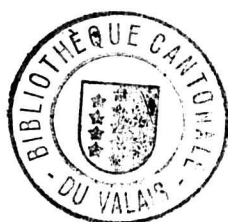


LIBRAIRIE PAYOT & C^{ie}
LAUSANNE | GENÈVE
1, RUE DE BOURG | PLACE DU MOLARD, 2

1920

Tous droits réservés.

HISTOIRE
DU
CHEMIN DE FER DU SIMPLON



1696

JOSEPH STOCKMAR

PRÉSIDENT DE LA DIRECTION DU 1^{er} ARRONDISSEMENT DES C. F. F.

HISTOIRE
DU
CHEMIN DE FER
DU
SIMPLON



LIBRAIRIE PAYOT & C^{ie}
LAUSANNE | GENÈVE
1, RUE DE BOURG | PLACE DU MOLARD, 2

1920

Tous droits réservés.

TA 393

PRÉFACE

M. Joseph Stockmar, président de la Direction du 1^{er} arrondissement des C.F.F., avait, peu avant sa mort, survenue le 28 juillet 1919, mis la dernière main à l'Histoire du chemin de fer du Simplon. Il était mieux placé que personne pour écrire cette étude. Mêlé aux grands problèmes de la politique suisse par les fonctions publiques qu'il remplit avant d'être directeur du Jura-Simplon, puis en cette dernière qualité participant aux pourparlers, aux transactions et aux conférences les plus importantes nécessitées par l'établissement de la grande voie internationale du Simplon, il connaissait toute cette question à fond. Grâce à sa documentation pour ainsi dire complète et à sa compétence indiscutable en matière de chemins de fer, il a pu fixer d'une manière définitive l'histoire du Simplon.

Il était nécessaire, non pas seulement au point de vue suisse romand, mais suisse, qu'elle fût écrite et c'est bien à ce point de vue, le seul qu'il ait jamais adopté, qu'il s'est placé. On s'en convaincra facilement en retrouvant ici le récit des oppositions que ce projet suscita, puis en comprenant que, comme il l'a démontré facilement, aucune arrière-pensée de concurrence n'inspira les promoteurs du Simplon, mais simplement le

droit et la nécessité pour la Suisse occidentale d'être en communication directe avec l'Italie. Les besoins du commerce international alimenteront sûrement toutes les voies traversant les Alpes, justifiant ainsi leur raison d'être ; qui pourrait prétendre actuellement que les travaux du Simplon n'ont pas été exécutés au bon moment et, s'ils n'étaient pas faits, qui oserait dans les conditions actuelles, envisager une entreprise d'une pareille envergure ?

On retrouvera dans l'exposé de cette œuvre, qui eut une existence si mouvementée, les dons qui faisaient de Stockmar un écrivain remarquablement doué. Qu'il s'agisse d'esquisser les compétitions et les compromis politiques, financiers ou autres auxquels donna lieu le projet du Simplon, de raconter les démêlés du Conseil d'Etat du Valais avec un aventurier comme La Valette ou d'analyser les expertises des spécialistes concluant à l'impossibilité de conduire des trains sur des lignes de montagne et d'ouvrir une voie ferrée à travers les Alpes, il le fait toujours d'une manière charmante avec un style classique agrémenté de cet humour dont il ne se départissait pas.

En se proposant d'écrire l'Histoire du chemin de fer du Simplon, M. Stockmar s'était chargé de la partie historique et financière. Son collègue et ami, le regretté directeur M. Victor Duboux, devait traiter la partie technique et exposer comment furent vaincues les difficultés qui paraissaient parfois insurmontables. La 1^{re} partie étant terminée complètement, nous la livrons, sans y rien changer, au lecteur, car il eût été dommage qu'elle ne vît pas le jour. C'est aussi, qu'il me soit permis de le dire, poussé par un souvenir ému et respectueux

envers mon cher maître dont M. Virgile Rossel disait, dans un article récent de la Bibliothèque Universelle (janvier 1920), et je m'associe pleinement à cette opinion : « Tous ceux qui purent le juger ne ménagèrent pas leur affection à cet homme d'esprit, à cet homme de cœur, à cet homme de bien. »

Lausanne, avril 1920.

Emile BUTTIGAZ,

Secrétaire de la Direction du I^{er} arrondissement C.F.F.

AVANT-PROPOS

Au moment où s'achève la grande œuvre du Simplon, à laquelle ont collaboré durant plus d'un demi-siècle les meilleurs esprits de deux pays amis, un rappel des vicissitudes de cette entreprise ne paraîtra pas inopportun. Les chemins de fer des Alpes attendent encore leur historien. De la Maurienne aux Karavanken, la muraille qui sépare le Nord du Midi a été percée successivement dans des conditions toujours plus difficiles pour ouvrir la route au trafic universel. Italiens, Français, Suisses et Autrichiens ont cherché à l'envi à raccourcir les distances, à aplanir les sommets, à écarter les obstacles qui empêchaient les communications et les échanges entre les peuples. Les ingénieurs ont ensuite exposé dans d'innombrables monographies les difficultés techniques qu'ils ont vaincues ; les financiers ont résumé dans de substantielles brochures les habiles combinaisons grâce auxquelles ils se sont procuré les ressources qui semblaient inaccessibles, mais, — en dehors des études parfois hâtives des Revues spéciales comme le *Génie civil*, la *Schweiz. Bauzeitung*, le *Bulletin technique de la Suisse romande*, la *Revue générale des*

chemins de fer, etc., — il existe peu d'ouvrages d'ensemble qui se donnent pour tâche de faire ressortir dans le même cadre la part qui revient aux ingénieurs, aux financiers et aux hommes d'Etat dans l'œuvre commune. La Suisse ne compte jusqu'ici que deux lignes alpines internationales : le Gothard et le Simplon. La première a inspiré l'ouvrage de M. Wanner, complété par la thèse de M. S. Wey¹. Nous nous sommes proposé de faire un travail analogue pour le Simplon. Nous n'avions pas, comme Wanner, à réunir en annexe les documents fondamentaux, déjà publiés par la Compagnie du Jura-Simplon et par les Chemins de fer fédéraux². Pour rester dans des limites modestes, nous avons aussi laissé de côté tout ce qui est périmé ou dépourvu d'importance historique, bien que nous ayons tenu à rappeler des faits sans intérêt actuel, mais qui caractérisent l'état d'esprit d'une époque oubliée.

La période de préparation du Simplon comprend tout le temps qui s'est écoulé entre l'introduction des chemins de fer en Suisse et la nationalisation des lignes principales. « Histoire d'une concurrence », pourrait-on dire de toutes les entreprises ferroviaires suisses de 1852 à 1897.

¹ Dr M. Wanner, *Geschichte der Begründung des Gothardunternehmens*. Bern 1880. — *Geschichte des Baues der Gothardbahn*. Luzern 1885.

Dr M. S. Wey, *Die Entwicklung und Verstaatlichung der Gothardbahn*. Luzern 1914.

² Recueil des pièces officielles relatives au percement du Simplon. Berne 1902. — *Simplon. Traités et conventions*. Lausanne 1906.

Les lignes des Alpes n'échappent pas à cette règle ; elles ont fait l'objet d'une compétition acharnée, et si le rachat n'avait pas mis fin à cette lutte lamentable, le pessimisme de Segesser, qui voulait arrêter les voies ferrées au pied des Alpes, eût été justifié. Tandis que Stämpfli et ses amis préconisaient un effort national qui eût donné à la Suisse un réseau sagement conçu et rationnellement exécuté, — suivant l'exemple de la Belgique, — le mercantilisme fit triompher la spéculation. Les pertes matérielles qui en résultèrent furent considérables, mais la brèche faite à la fortune publique causa moins de mal au pays que le désarroi dans lequel cette politique jeta les esprits et les partis, et la confusion qui en fut la conséquence.

Dans ses intéressants souvenirs sur la création des chemins de fer en Suisse, M. A. Cuony a prétendu que si le projet du Conseil fédéral avait prévalu, « le magnifique réseau, aux mailles serrées, que nous possédons aujourd'hui, n'existerait pas¹ ». Or, il avait soutenu antérieurement que « la Suisse possède plus de chemins de fer que ne comportent ses besoins ; la construction de ces lignes a été trop coûteuse, et on leur a imposé des charges auxquelles elles ne peuvent suffire² ». Ces affirmations contradictoires s'expliquent par les circonstances au milieu desquelles

¹ Les débuts des chemins de fer en Suisse. Lausanne 1906, p. 104.

² La crise des chemins de fer suisses. Lausanne 1877, p. 11.

elles furent émises : séparées par un intervalle de plus de trente ans, elles reflètent l'évolution qui s'est accomplie entre la crise la plus grave dont aient souffert les Compagnies, et le calme qui a suivi l'effervescence du rachat.

Nous raconterons la partie de cette histoire qui concerne le Simplon. Les documents abondent dans les archives des Chemins de fer fédéraux sur les incidents qui ont rempli cette période de conflits retentissants. Les vingt premières années se distinguent surtout par une accumulation d'intrigues, de procès et de scandales dont le récit réveillerait de pénibles souvenirs. Nous avons cru devoir nous borner à retracer sommairement les faits qu'il est indispensable de connaître pour comprendre l'existence mouvementée de l'entreprise. Nous avons attribué plus d'importance à l'esquisse des travaux mémorables du grand tunnel, à la lutte de la science contre la nature et aux combinaisons internationales et financières, grâce auxquelles les promoteurs du Simplon ont surmonté toutes les difficultés.

Nous avons accordé une grande place aux lignes d'accès, qui ont donné au Simplon sa véritable signification, et dont la principale, celle du Lötschberg, a le caractère d'un affluent de premier ordre. Si ce facteur n'a pas encore produit ce qu'on est en droit d'en attendre, c'est que l'état de choses actuel, — abstraction faite des perturbations causées par la guerre, — ne peut pas être

considéré comme définitif, et que la répartition exacte du trafic dépend en somme de l'unification complète du réseau suisse. Quant à l'avenir, il serait vain d'échafauder des conjectures sur les résultats des nouvelles conventions économiques, dont on attend la transformation des marchés et des courants commerciaux. Il ne semble pas que le Simplon coure le risque d'en subir le contre-coup.

CHAPITRE PREMIER

La Compagnie de la ligne d'Italie.

Le Simplon. — Les premiers chemins de fer alpins. — La loi fédérale de 1852. — La spéculation. — M. de La Valette. — Concessions valaisannes et italiennes. — Constitution et vicissitudes de la Compagnie. — La liquidation.

Parmi les passages qui font communiquer l'Italie avec le centre de l'Europe, à travers la barrière des Alpes, le Simplon a toujours été l'un des plus fréquentés. A l'époque romaine, les légions impériales le franchissaient souvent pour pénétrer dans la Gaule orientale ou rejoindre leurs garnisons des bords du Rhin. Après les Romains, ce fut pendant mille ans le chemin des mercenaires, des *condottieri* et des contrebandiers, suivis timidement par les marchands, exposés à toutes les agressions des détrousseurs dans les sentiers escarpés de la montagne. La route commerciale se fit attendre jusqu'au commencement du dix-neuvième siècle. Construite sur l'ordre de Napoléon « pour relier le lac Léman au lac Majeur par la vallée du Rhône », dans un but essentiellement stratégique, elle fut achevée en 1805. Les frais s'élevèrent à 18 millions.

Cinquante ans plus tard, le problème des chemins de fer alpins appelait une solution. Les grandes lignes du réseau continental étaient en voie d'achèvement des deux côtés du massif des Alpes suisses. Comment vaincre ce formidable obstacle et réunir le tronçon du Nord à celui du Midi ? Fallait-il recourir à des moyens

de fortune, incapables de suffire aux besoins sans cesse accrus du trafic international, ou tenter d'opérer la jonction des rails au moyen de souterrains dont les difficultés de perforation semblaient insurmontables ? L'Autriche avait pu desservir la route de Trieste par le Semmering, et elle s'apprêtait à raccorder le Tyrol à la Lombardie par le Brenner, mais à ciel ouvert et à une altitude bien inférieure à celle des cols de la chaîne rhétique ou pennine. L'Italie devait donner l'exemple en 1857, en entreprenant le tunnel du mont Cenis, long de 12 kilomètres, et dont les travaux durèrent quatorze ans. En 1850, lorsque le Conseil fédéral fut chargé par les Chambres de leur soumettre un plan d'ensemble sur l'établissement des chemins de fer en Suisse, il prévint bien le raccordement de la ligne de Coire à Biasca par le Lukmanier, mais sans préciser le mode d'exécution. C'est plutôt par acquit de conscience qu'il demanda aux experts techniques appelés à lui fournir un préavis, leur opinion sur la possibilité et les moyens d'ouvrir et d'exploiter une voie ferrée à travers les Alpes, sur le projet du Lukmanier et l'avantage que pourrait présenter le choix d'un autre passage.

Les experts, MM. R. Stephenson et H. Swinburne, répondirent avec une réserve significative à la question générale qui leur était posée :

« A l'approche de la région des Alpes, il n'y a plus de probabilité que les locomotives puissent servir ; seuls les appareils fixes peuvent être employés pour franchir ces chaînes élevées. »

On ne pouvait pas attendre une autre conclusion des ingénieurs qui recommandaient l'emploi de plans inclinés pour le passage du Hauenstein, dont l'altitude n'avait certes rien d'inquiétant.

Aussi leur opinion sur le projet du Lukmanier n'était-elle pas encourageante :

« Au delà de Dissentis, il serait impossible d'établir le chemin autrement que par des plans inclinés desservis par des appareils fixes. »

On n'avait pas encore apporté à la locomotive les perfectionnements exigés par les tracés de montagne.

Quant au tunnel de faite, d'une longueur de 1700 m., proposé par La Nicca, depuis le val Cristallina jusqu'à l'entrée du val Blenio, les experts déclaraient « qu'il s'agissait de travaux dont la durée et la dépense d'exécution dépassaient les probabilités du calcul ».

On comprend dès lors le ton irrésolu du Message fédéral du 7 avril 1851 : « L'obstacle que les hautes montagnes opposent au chemin de fer n'est que trop réel. Mais le cirque des Alpes, de Marseille à Trieste, présente les mêmes difficultés pour toutes les lignes rivales. Il est probable que le temps en viendra à bout ; en attendant, notre situation n'est pas pire que celle des autres pays. »

Les experts techniques ne risquaient pas de heurter le sentiment public. En effet, les représentants du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, consultés par le Conseil fédéral, partageaient leur avis. M. John Coindet, de Genève, se disait rassuré par leur rapport : « Il était permis de craindre, écrivait-il, qu'un ingénieur si renommé par les incroyables difficultés qu'il a su vaincre, ne s'éprit à l'idée de faire franchir les Alpes à la locomotive. » — M. W. Schmidlin, de Bâle, économiste réputé, mais mauvais prophète, affirmait sans détour, « qu'on ne construirait jamais de chemin de fer au Rigi ni dans l'Oberland bernois ».

Dans la Suisse occidentale, on considérait comme

une utopie l'idée de se relier par chemin de fer avec le Valais. « Pour que l'on songe à construire au travers de Lavaux une ligne parallèle au lac, — écrivait le rapporteur de la commission du Grand Conseil vaudois, à propos du raccordement de Lausanne à la ligne de Morges, — il faut au préalable que les Alpes du Valais aient été percées ; or, cette entreprise gigantesque est bien peu probable. » Personne ne songeait encore à faire de Lausanne « la tête de ligne du Simplon ».

Au surplus, l'opinion fut pendant quelque temps désorientée, à la suite du désaveu infligé par le Parlement au Conseil fédéral, qui voulait faire établir le réseau par l'Etat, tandis que la loi de 1852 consacra le principe de l'abandon des voies ferrées à l'initiative privée.

* Le Conseil fédéral, et avec lui la majorité de la commission du Conseil national, personnifiée par Stämpfli, prévoyait la collaboration de la Confédération et des cantons pour construire, organiser, administrer et exploiter les chemins de fer. C'était la solution claire et logique, celle qui entraînait le moins de risques financiers, assurait le contrôle le plus effectif et garantissait une répartition équitable des lignes dans toutes les régions selon leurs besoins et leurs intérêts.

La minorité de la commission, inspirée par M. Alfred Escher, fit prévaloir le système des Compagnies. Une coalition des éléments les plus hétérogènes était responsable de ce résultat. Les libéraux doctrinaires y coudoyaient les partisans de l'ancien régime auquel venait de succéder la Confédération, issue de la guerre civile ; les fédéralistes sincères y rencontraient les spéculateurs alléchés par la perspective de fructueuses émissions, et les conservateurs timorés qui reculaient

devant le péril financier y fusionnaient avec les démocrates désireux de faire payer aux classes privilégiées les frais de l'expérience. De ce mélange de convictions, de rancunes, de calculs et d'appétits sortit la loi dont les conséquences devaient peser longtemps sur la politique du pays.

Le projet du Conseil fédéral comportait l'exécution successive des sections du réseau dans tous les cantons suivant l'urgence et les ressources disponibles. D'abord la grande ligne du plateau central, puis les embranchements. Le programme élaboré avec le concours du Parlement eût été soumis à des revisions périodiques, comme le fut plus tard celui des lignes secondaires bernoises, que les électeurs étaient appelés à sanctionner à intervalles réguliers. La péréquation des charges et des avantages fût devenue une tâche permanente de l'Assemblée fédérale.

Il en fut autrement sous le régime des concessions. Les cantons, dont les promoteurs de la loi de 1852 exaltaient la souveraineté, en étaient réduits à attendre le bon plaisir des financiers, qui jetaient leur dévolu sur les entreprises dont ils comptaient tirer profit, et négligeaient les autres. Les régions écartées étaient sacrifiées d'avance, quand elles n'étaient pas encore obligées de lutter contre la concurrence sans scrupule des premiers servis, comme on put le voir dans le Jura bernois, dont la Compagnie du Central ne cessa pas de contrecarrer les projets. On brocantait les concessions ; plusieurs d'entre elles, vendues avant le premier coup de pioche, rapportèrent une fortune à leurs possesseurs¹. La plupart étaient comptées comme apport bien au delà de leur valeur réelle. On en fit l'ex-

¹ J. Stämpfli. Die schweiz. Eisenbahnen. Bern, 1878.

périence dans le Valais. Ce canton, dédaigné par la haute finance suisse, devait devenir la proie des spéculateurs.

La construction d'une ligne de 122 kilomètres dans la vallée du Rhône, de St-Gingolph à Brigue, ne présentait aucune difficulté. Sauf quatre petits tunnels de 125 à 450 mètres, et quelques ponts de médiocre importance, c'était, comme disent les gens du métier, « un travail de jardinage ». Les déclivités ne dépassaient pas 10 ‰. On a donc peine à comprendre qu'il ne se soit pas trouvé un groupe d'indigènes pour s'en charger. La raison en est sans doute que le Valais ne disposait pas alors des mêmes ressources qu'aujourd'hui, que l'agriculture y était négligée et l'industrie nulle, et surtout que l'attention des capitalistes suisses se portait d'un autre côté.

Le Conseil d'Etat valaisan n'en était pas moins persuadé de la nécessité de doter la vallée du Rhône d'une voie ferrée ; n'ayant pas obtenu dans le pays les concours qu'il espérait, il les chercha à l'étranger. Par l'entremise de M. J. Barman, ministre de la Confédération à Paris, il s'était mis en rapport avec M. Adrien de La Valette, ancien rédacteur de l'*Assemblée nationale*, connu surtout comme homme d'affaires, mais que rien ne semblait avoir préparé à cette tâche, sauf que son nom avait figuré parmi ceux des promoteurs d'une petite ligne locale dans la région du sud-ouest. A coup sûr, il s'était fait une conception originale de la construction d'un chemin de fer en Suisse, car, dans un projet qu'il tenta de faire adopter par le gouvernement, il réclamait, à titre de subvention, « 2000 hectares de terrains cultivables, 10 000 hectares de terrains déboisés, la propriété des chutes d'eau et carrières non

exploitées, en outre le sol et les abords de diverses curiosités naturelles en Valais, les monts Rosa, Cervin, Monte Leone, Eggischhorn, Gornergrat, Pierre-à-Voir, les Dents du Midi, cinq glaciers y compris celui du Rhône, les lacs de Fully et d'Orsières, *en toute propriété* et avec le droit d'y régler un tarif de service et de visite, etc. »

Cette prétention, qu'on aurait peine à croire si elle n'avait été exposée par le président de la Confédération au Conseil des Etats, *Champer* le 21 décembre 1872, ne pouvait pas être discutée sérieusement par le Conseil d'Etat, mais on en retrouve la trace et comme un écho affaibli dans la concession du 4 décembre 1854, en vertu de laquelle le canton s'engageait à accorder à M. de La Valette « une subvention gratuite de terrains, dont la quantité, la qualité et la situation feront l'objet d'une nouvelle négociation (art. 13), et le droit pour 99 ans d'établir un service de visite pour les chemins... qu'il serait dans le cas de construire aux abords des diverses curiosités naturelles du Valais, telles que montagnes, glaciers et lacs, d'après un état, etc. » (art. 25).

Doué d'une rare *faconde* et d'un aplomb imperturbable, La Valette se procura sans peine toutes les autorisations dont il eut besoin, avec les prolongations de délais d'année en année et d'autres menues faveurs officielles. Dès 1853, le Valais lui concédait la ligne du Bouveret à Sion ; en 1854, celle de Sion à la frontière sarde avec faculté de s'arrêter à Brigue, et du Bouveret à St-Gingolph. En 1856, après de longs pourparlers avec le gouvernement sarde, il obtenait du comte de Cavour, par une convention provisoire qui fut ratifiée en 1857 et homologuée en 1858, la concession des lignes du Chablais, — de la frontière genevoise à St-

Gingolph, — et de l'Ossola, d'Arona à la frontière suisse, avec faculté de s'arrêter à Domo ou à Crevola. Il espérait compléter « une grande artère internationale de 300 kilomètres de Genève à Arona » par la jonction du chemin de fer du Chablais à celui de Lyon, sauf à déterminer le tracé, mais le Conseil d'Etat de Genève, après lui avoir fait entrevoir une subvention en 1857, retira sa promesse à la suite de la rupture entre La Valette et James Fazy, motivée par des divergences relatives au tracé et à l'emplacement de la gare.

Au fond, l'aventurier n'avait pas une idée bien nette du caractère ni des proportions de l'entreprise dans laquelle il ne vit dès l'origine qu'un objet de spéculation. Ce fut d'abord « le chemin de fer du sud de la Suisse », puis « la Compagnie de la ligne d'Italie, jonction des réseaux français, belges, allemands et suisses avec les réseaux italiens par le St-Bernard et le Simplon ». Il s'arrêta enfin au titre de « chemin de fer de la ligne d'Italie par la vallée du Rhône et le Simplon ». L'arrêté valaisan de 1853 prévoyait le raccordement de Martigny à la vallée d'Aoste par la route du St-Bernard et le tunnel de Proz ou de Menouve. Quant au Simplon, la convention sarde autorisait « l'établissement d'un tramway sur la route jusqu'à la frontière suisse, soit par des rails à niveau destinés à un transport par chevaux ou locomotives, soit par tout autre système de voie analogue, sous réserve de l'approbation administrative ». L'idée de percer la montagne ne prit corps que plus tard.

Grâce à des concours largement rétribués, la Compagnie s'organisa assez rapidement. Elle fut constituée à Paris par acte authentique en 1856 et légalement reconnue en Valais le 20 novembre 1857. Le siège de la

société devait être Genève ou Paris ; on choisit Genève pour des motifs de fiscalité. Les statuts fixaient à 25 millions le fonds social, représenté par 100 000 actions de 250 francs ; ils furent modifiés en 1858, pour englober les lignes sardes, et le capital porté à 60 millions.

Une publicité torrentielle, qui ne s'adressait guère qu'aux capitaux français, fit affluer les souscriptions. Un conseil d'administration trié sur le volet, et dans lequel la Suisse était fort peu représentée, laissa la direction et les compétences effectives à un comité présidé par La Valette. Des traités furent passés successivement avec divers entrepreneurs, et la première section fut enfin adjugée pour le prix de 12 500 000 francs, dont une note de l'ingénieur en chef, M. Garella, adressée à deux administrateurs désireux de se renseigner, affirmait que « ce prix eût été de 2 millions trop élevé pour un entrepreneur n'ayant à subir aucune charge occulte ». Cette déclaration, jointe aux révélations qui se produisirent dans la presse, au Parlement et devant les tribunaux sur la valeur d'apport de la concession, les frais énormes de réclame, la rémunération des collaborateurs, la majoration du prix des terrains, payés au décuple de l'estimation, les commissions, etc., explique pourquoi la situation de la Compagnie, malgré les souscriptions recueillies, ne tarda pas à être embarrassée.

Entre les cahots d'une existence accidentée, on réussit à construire la section du Bouveret à Martigny, ouverte en 1859, et à la continuer jusqu'à Sion en 1860. Il est vrai que la ligne était moins achevée qu'ébauchée, que les travaux d'art accusaient un caractère provisoire, et que les bâtiments des stations étaient

plutôt des hangars, mais à la rigueur on pouvait affirmer que le chemin de fer du Bas-Valais était livré à l'exploitation.

L'accord entre les associés ne fut pas de longue durée, et de graves conflits vinrent à éclater. L'arbitrage statutaire appelé à statuer donna tort au comité de direction, qui fut suspendu par sentence du 14 août 1861, mais le Grand Conseil du Valais plaça la Compagnie sous séquestre le 23 septembre, en nommant une commission de régie de cinq membres présidée par La Valette, tandis que l'assemblée générale révoquait ces mêmes directeurs quelques jours plus tard. Depuis l'annexion de la Savoie à la France, la Compagnie internationale relevait de trois gouvernements, et malgré le séquestre l'Italie et la France continuaient à reconnaître les administrateurs avec lesquels le Valais ne voulait plus traiter. L'intervention fédérale facilita un arrangement qui fit entrer deux Valaisans dans le conseil. Les travaux commencés furent poursuivis, mais les appels de fonds ne donnaient plus de résultat, et diverses combinaisons basées sur l'offre d'entrepreneurs anglais de construire les lignes du Valais et de l'Ossola à forfait moyennant des subventions cantonales, ne purent pas aboutir. Pendant ce temps, les coupons restaient en souffrance, et, le 6 juillet 1865, la faillite de la Compagnie fut prononcée par le Tribunal de commerce de Genève. Trois jours auparavant, le Conseil d'Etat du Valais avait de nouveau mis la société sous séquestre et nommé M. l'ingénieur Amédée de Muralt administrateur. Celui-ci devait conserver ces fonctions pendant deux ans, car c'est seulement le 15 juillet 1867, aux troisièmes enchères, que l'adjudication eut lieu, pour le prix de 2 millions 500 000 francs en

faveur de la « nouvelle Compagnie de la ligne d'Italie », représentée par La Valette, qui réussit à grand'peine à fournir un cautionnement réduit à 125 000 francs. Le prix d'achat devait être payé le 1^{er} février 1868 ; bien qu'aucun versement n'eût été effectué à l'échéance, l'Assemblée fédérale consentit à approuver le nouveau cahier des charges, en fixant aux adjudicataires un délai de six mois pour exécuter les travaux en retard et présenter un plan financier pour l'achèvement de la ligne. Ces conditions furent éludées comme les précédentes.

Pour donner le change, la nouvelle Compagnie termina vaille que vaille la section de 16 kilomètres de Sion à Sierre, qui fut ouverte à l'exploitation le 15 octobre 1868. Les terrassements et les travaux d'art étaient un héritage de l'ancienne société, ainsi que les traverses ; il ne restait qu'à poser les rails, obtenus à crédit en Belgique. Des hangars tinrent lieu de gares provisoires. L'inauguration n'en fut pas moins célébrée à grand renfort de réclames charlatanesques et d'invitations adressées aux principaux journaux de l'Europe et à divers personnages auxquels le prospectus promettait une chasse à l'isard. Ces bouffonneries contribuèrent naturellement à jeter le discrédit sur l'entreprise.

Pour la première fois, cependant, grâce à la gestion de M. de Muralt, la comptabilité ne laissait rien à désirer. Avec M. l'ingénieur Clo, qui lui succéda en qualité de chef des services, les comptes de l'exploitation furent bien encore tenus régulièrement, de 1867 à 1872, mais l'impéritie de l'homme qui était à la tête de l'affaire, ses fantaisies financières, ses expédients et ses roueries percées à jour, n'étaient pas de nature à ramener la confiance. Un emprunt à lots, dont le tirage fut ajourné

indéfiniment, bien qu'on eût annoncé l'exposition des primes « en or » au siège social à Paris, fournit quelques ressources momentanées, mais les fonds manquèrent bientôt, malgré les promesses de La Valette, qui annonçait tantôt la coopération de capitalistes anglais, hollandais ou américains, tantôt une subvention française au Simplon. Il eut beau attribuer son impuissance à continuer les travaux aux conséquences de la guerre franco-allemande, ou à l'opposition des partisans du Gothard, ses manœuvres ne trompaient plus personne. Le gouvernement du Valais, qui le soutint aussi longtemps qu'il put croire à sa sincérité, finit par perdre patience; après une dernière sommation sans résultat, il demanda au Conseil fédéral de retirer la ratification accordée à la concession cantonale de la ligne d'Italie. Le 19 septembre 1872, un arrêté fédéral déclarait la Compagnie déchue de tous ses droits pour n'avoir pas tenu ses engagements. A la suite de cette décision, le séquestre fut prononcé, et M. l'ingénieur Chappex nommé administrateur. La Valette, se prétendant spolié, adressa un recours à l'Assemblée fédérale, qui l'écarta à l'unanimité, puis une protestation au gouvernement français. Celui-ci chargea son ambassadeur, M. Lanfrey, de demander des explications; édifié par les renseignements qui lui furent fournis, il ne donna pas suite à l'incident. Enfin, le 5 mai 1873, le Conseil fédéral ordonna des enchères publiques qui, pour divers motifs, furent ajournées jusqu'au 16 mars 1874.

L'adjudication eut lieu pour le prix de 10 100 francs, en faveur d'un consortium composé de la Société financière vaudoise et de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale. En vertu du cahier des charges, l'adjudicataire était tenu de satisfaire à

toutes les obligations du précédent concessionnaire, y compris l'achèvement des travaux des sections en retard, devisés officiellement à 8 millions 800 000 fr. Les délais d'exécution comportaient trois ans pour la première section et quatre ans pour la seconde. Quant à la section terminale, elle pouvait être ajournée jusqu'au moment où la traversée du Simplon serait assurée.

La nouvelle société prit le nom de Compagnie du chemin de fer du Simplon.

La Compagnie internationale de la ligne d'Italie disparaissait après dix-neuf ans d'existence. Durant ce temps, elle n'avait réussi à construire que 80 kilomètres de lignes chétives, pour aboutir à un passif estimé à plus de 15 millions par les experts fédéraux.

Le même sort l'attendait en Italie. En 1874, les tribunaux de Turin la proclamèrent déchue de tout droit découlant de la concession italienne, en attribuant à l'Etat un solde de 200 000 francs provenant de son cautionnement. Les terrains acquis et les travaux exécutés par elle dans la vallée de l'Ossola, évalués à 800 000 fr., furent adjugés plus tard à l'Administration des travaux publics, à titre de dommages-intérêts à raison de l'inexécution des engagements pris par la Compagnie vis-à-vis de l'Etat.

CHAPITRE II

La Compagnie du Simplon.

La ligne du Valais. — Lukmanier. — Gothard et Simplon. — Publications de G.-T. Lommel. — Le projet du Grimsel. — Triomphe du Gothard. — Négociations en France et en Italie. — Etudes définitives de Lommel.

Le groupe adjudicataire avait été mis en possession de la ligne du Bouveret à Sierre et de ses accessoires le 4^{er} juin 1874, mais la constitution définitive de la Société prit un certain temps. Les statuts furent sanctionnés le 18 juin 1875. Quelques jours plus tard, le conseil d'administration, présidé par M. J. Barman, ancien ministre, appela à la direction M. P. Ceresole, ancien conseiller fédéral, en lui adjoignant deux administrateurs-délégués, M. l'ingénieur Lommel, pour le service technique, et M. Renevier pour le service financier. Tous les trois entrèrent en fonctions le 1^{er} janvier 1876.

La nouvelle Compagnie se trouvait en présence d'une double tâche : terminer la ligne sur le territoire valaisan, et la raccorder ensuite avec le réseau italien par le Simplon.

Il restait à construire en Valais — indépendamment du tronçon du Bouveret à St-Gingolph, dont l'exécution fut ajournée — les sections de Sierre à Loèche, de Loèche à Viège, et de Viège à Brigue, cette dernière pouvant être retardée jusqu'au percement du Simplon.

Les détails fixés par le cahier des charges furent strictement observés et même devancés : la première section fut ouverte le 1^{er} juin 1877, et les deux autres ensemble le 1^{er} juillet 1878. La Compagnie avait en même temps effectué de nombreux travaux urgents sur l'ancienne ligne, entre autres la mise en état des bâtiments des stations. Les parachèvements figuraient pour 1 400 000 fr. au compte de la première année d'exploitation. L'inauguration de la gare de Brigue, le 18 juin 1878, fournit aux représentants de la Confédération et des cantons romands l'occasion de constater les progrès accomplis.

Le passage du Simplon ne pouvait manquer d'être le thème des discours prononcés au banquet de Brigue. M. Numa Droz promit l'appui de la Confédération. M. d'Harcourt, ambassadeur de France, affirma qu'il n'y aurait bientôt plus d'Alpes. M. Etienne apporta le salut de Gambetta, « dont les sympathies étaient acquises depuis longtemps à l'œuvre du Simplon ». M. Calpini exprima les vœux de l'Italie. En résumant cette manifestation, à laquelle la population du Valais s'était franchement associée, M. Edouard Secretan déclarait que le procès de la nouvelle administration était gagné, que la question du Simplon se trouvait mieux posée, et qu'« il n'était plus permis à personne d'affecter à son égard l'ignorance ou l'indifférence ¹ ».

L'opinion publique avait fini en effet par s'intéresser au problème du Simplon. Dans la Suisse romande, le scepticisme du premier moment faisait place à la conviction raisonnée que la route du Rhône était indispensable à l'avenir économique du pays. L'expérience

du mont Cenis venait de démontrer l'inanité des appréhensions des ingénieurs anglais qui voulaient recourir aux plans inclinés pour franchir les montagnes. Dès que la crainte des difficultés techniques fut écartée, le choix du passage provoqua entre l'est et le centre de la Suisse une âpre concurrence. Le Lukmanier avait été longtemps en faveur. Le Splügen, qu'on lui opposait au début, ne fut soutenu que par la Bavière, qui le défendait en Italie. On arguait contre lui de l'excentricité de sa situation, ainsi que du vœu général qui réclamait un tracé par le Tessin. Le Lukmanier était assuré de l'appui de Gênes et des sympathies de Cavour, qui avait adhéré en 1847 à la convention conclue entre les cantons de Saint-Gall, des Grisons et du Tessin, mais en demandant au Conseil fédéral une garantie d'intérêts que celui-ci ne pouvait pas accorder. Malgré cinq concessions successives et diverses prolongations, on n'aboutissait pas. Pendant ce temps, il se constituait un comité du Gothard. En 1853, une conférence de représentants de huit cantons, réunie à Lucerne, postulait sans succès le patronage officiel pour cette entreprise. Le Conseil fédéral entendait rester neutre entre les divers projets. Dans le traité de commerce de 1851 avec la Sardaigne, il s'était du reste engagé à appuyer l'établissement d'un chemin de fer partant du lac Majeur et se reliant par un tracé à déterminer, mais traversant le Tessin, au réseau du *Zollverein* allemand.

La nécessité de construire une voie ferrée italo-suisse devenait cependant toujours plus urgente, car, par le fait de l'achèvement désormais assuré des lignes du Brenner et du mont Cenis, séparées par une distance à vol d'oiseau de 500 kilomètres, la Suisse risquait de voir s'écouler le transit nord-sud des deux côtés de ses

frontières. Les partisans d'un passage central avançaient que le Simplon était trop près du Cenis et le Lukmanier du Brenner. La lutte devint bientôt acharnée entre le Lukmanier et le Gothard.

En 1860, un comité constitué à Lucerne, auquel adhéraient douze cantons avec les Compagnies du Central et de l'Est français, chargeait l'ingénieur Welti, l'auteur des études du Lukmanier, d'élaborer un plan de passage par le Gothard. Lorsqu'il fut terminé, le comité s'adressa de nouveau à la Confédération, avec prière de le recommander aux gouvernements de l'Allemagne du Sud, d'Italie et d'Angleterre, mais le Conseil fédéral, sollicité en même temps par les représentants des projets concurrents, répondit qu'il n'en favoriserait aucun et qu'il accorderait à tous la même protection.

L'Allemagne du Nord n'était pas seulement favorable au Gothard ; ses hommes d'Etat donnaient l'impulsion et indiquaient la voie à suivre ¹. Il s'agissait avant tout de gagner l'Italie, en lui montrant les avantages qui résulteraient pour elle de la création d'une communication directe avec l'Allemagne. Le comité publia dans ce but un mémoire commercial, rédigé par MM. l'ingénieur Koller, Schmidlin, directeur du Central, et Stoll, directeur du Nord-Est, et un exposé technique, œuvre de MM. Beckh et Gerwig, qui évaluait le coût du Gothard à 179 millions, pour une ligne de 256 kilomètres, avec un tunnel de 15 kilomètres. Le rendement devait suffire à renter un capital de 540 000 fr. par kilomètre. De fortes subventions du Nord et du Sud devenaient dès lors indispensables. Aussi toutes les

¹ Voir les souvenirs (posthumes) de M. G. Stoll dans la *Neue Zürcher Zeitung* des 15 et 16 juin 1905.

influences furent-elles mises en œuvre pour circonvenir l'opinion italienne, qui semblait pencher plutôt du côté du Lukmanier.

Cette campagne devait engager les partisans du Simplon à entrer aussi dans la lice. M. l'ingénieur G. Lommel avait fait paraître en 1864 une « Etude critique des divers systèmes proposés pour le passage des Alpes suisses par un chemin de fer », dont les conclusions, basées sur les progrès techniques déjà réalisés et ceux qu'on était encore fondé à attendre, démontraient la supériorité des longs souterrains sur les autres combinaisons proposées, qui conduisaient à traverser les Alpes par un tunnel de faite, au moyen d'un tracé à fortes rampes¹ ou avec des pentes modérées². L'année suivante, il publia, aux frais de l'Etat de Vaud, sous le titre *Simplon, Saint-Gothard et Lukmanier*, une « Etude comparative de la valeur technique et commerciale des voies ferrées projetées par les passages alpins italo-suisses ». Dans ce travail aussi habile que consciencieux, il soumettait à une analyse serrée les conditions d'établissement, d'exploitation et d'avenir des trois passages rivaux. Il étudiait les moyens d'exécution, les procédés d'exploitation, les différences d'altitude, les déclivités, les voies d'accès, les prévisions de développement du trafic et les recettes probables de chacun d'eux. Il laissait de côté les considérations politiques et militaires, dont d'autres abusaient, pour ne s'attacher qu'aux calculs de l'ordre économique. Il concluait à l'infériorité du Gothard, accentuée encore par les distances virtuelles qui résultaient de son profil, et

¹ Projet Flachat ou Thouvenot (rampes de 50 à 60 ‰ avec galerie de 2940 m. à l'altitude de 1759 m.).

² Projet Lehaître-Mondésir, ingénieurs à la ligne d'Italie.

qui devaient se traduire par une augmentation sensible des frais d'exploitation. La solution la plus satisfaisante pour les intérêts publics consistait, selon lui, à établir simultanément les deux lignes, du Simplon et de la Greina (Lukmanier), au lieu du couloir central par le Gothard. S'il fallait s'en tenir provisoirement à l'une seule de ces deux artères, la priorité, à son avis, devait appartenir au Simplon, plus facile à construire et à exploiter, et assuré d'un abondant trafic¹.

Les experts du Gothard répondirent à la brochure de M. Lommel par un mémoire très étudié², dans lequel ils s'efforcèrent avant tout de réfuter le principe des distances virtuelles, suivant lequel une hauteur à franchir de dix mètres équivalait à un surplus de parcours horizontal d'un kilomètre. Les surtaxes du Gothard devaient pourtant confirmer plus tard l'exactitude de la règle formulée par Lommel.

Un nouveau projet, celui du Grimsel, surgissait dans l'intervalle. De tout temps, les Bernois ont aspiré à une communication directe avec l'Italie. Au commencement du XIX^e siècle, l'ingénieur Watt du Lœwenbourg mettait déjà en avant l'idée d'une grande route de transit traversant le territoire du canton de Berne dans toute sa longueur, de Delle à la Gemmi, qu'on aurait percée d'une galerie pour pénétrer dans le Valais et de là, par le Simplon, dans l'Ossola³. Le rêve de Watt devait être réalisé cent ans plus tard par le chemin de fer du Lötschberg. Proposé par l'ingénieur Michaelis, et plus tard par M. Schmid, le passage du Grimsel comportait

¹ *Lommel*, Simplon, Saint-Gothard et Lukmanier, p. 221.

² Le chemin de fer du Gothard et ses concurrents (août 1865).

³ *X. Stockmar*, Rapport sur la correction des eaux du Jura, etc. Berne, 1863.

une ligne de Thoune-Meiringen-Oberwald-Airolo, à laquelle la Suisse centrale aurait pu se relier par le Brunig, et la Suisse occidentale par un embranchement de 40 kilomètres de Brigue à Oberwald. Située entre le Simplon et le Gothard, cette ligne, dans l'esprit de ses promoteurs, aurait donc concilié tous les intérêts, mais on lui opposa la majoration des distances, la longueur des tunnels et l'énormité des frais de construction. La Suisse occidentale, en particulier, n'acceptait pas une solution qui l'éloignait de l'Italie au lieu de l'en rapprocher. Le gouvernement bernois ne pouvait donc compter sur aucun concours pour réaliser le projet qu'il prenait sous son égide ; aussi ne tarda-t-il pas à y renoncer, en rentrant dans le groupe du Gothard, dont il s'était momentanément séparé.

La Nicca, le défenseur obstiné du passage grison, proposa vainement encore de modifier le tracé du Gothard en le dirigeant par le Maderanertal sur le Lukmanier. Ce fut la dernière tentative d'obstruction. Le Gothard l'emportait définitivement. Tandis que le Tessin, primitivement acquis au Lukmanier, faisait défection après des luttes ardentes entre les concessionnaires de ses lignes internes, M. Jacini, ministre des Travaux publics, soumettait au parlement italien le rapport de la commission d'enquête chargée d'élaborer le programme ferroviaire de la Péninsule. En 1861, Cavour avait déclaré que le choix du passage lui était indifférent. La commission écartait au contraire le Grimsel et le Simplon et se prononçait exclusivement pour le Gothard, auquel elle attribuait une large subvention. Le gouvernement italien s'empressa d'en informer le Conseil fédéral, qui répondit, après avoir consulté les cantons et les comités alpins, en proposant des

négociations auxquelles participeraient les autres Etats intéressés.

La guerre de 1866, succédant à celle du Danemark, avait fondé l'hégémonie allemande en Europe et noué des liens étroits entre l'Italie et l'Allemagne. La Prusse voulait être reliée avec son alliée méridionale par un chemin de fer indépendant de la France et de l'Autriche. Les ouvertures de la Suisse furent donc bien accueillies.

Le 15 septembre 1869, se réunissait à Berne une conférence internationale qui adopta, un mois plus tard, une convention fixant les subventions à 85 millions, dont l'Italie fournirait 45, l'Allemagne 20 et la Suisse 20 (cantons, villes, compagnies). La Société du Gothard fut définitivement formée au capital de 102 millions, le 6 décembre 1871. Berne avait inutilement suggéré l'idée d'organiser l'entreprise sur une base nationale, de charger la Confédération et les cantons de construire et d'exploiter le réseau en demandant les capitaux nécessaires à l'emprunt. Dans son « Histoire de l'Entreprise du Gothard » (p. 176, note 31), Wanner attribue au projet bernois des motifs intéressés. A l'en croire, le canton de Berne ne cherchait qu'à faire endosser à la Confédération les charges ferroviaires qu'il avait assumées dans le Jura et dans l'Oberland, et qui entraînaient des embarras financiers. La prospérité des chemins de fer bernois, qui commença précisément à partir de cette époque, montre le vide de cette assertion, comme, dix ans plus tard, la crise du Gothard fut une éclatante justification de la proposition bernoise.

La ratification de la convention suscita en Suisse une violente opposition. Outre les partisans des projets

concurrents, la percée des Alpes rencontrait des adversaires de principe, comme M. de Segesser, qui craignait qu'une ligne internationale n'ébranlât la neutralité et l'indépendance politique de la Suisse. D'autres appréhendaient les conséquences des subsides étrangers. M. Ed. Tallichet, qui recommandait une solution analogue à celle des Bernois, écrivait à ce sujet : « Jamais la Suisse ne pourra accepter de l'argent pour une entreprise de ce genre sans créer en faveur des Etats qui le donneront une espèce de droit ou de servitude ¹ ». La convention à laquelle la Suisse dut consentir en 1909, à la suite du rachat du Gothard, devait montrer que ce danger n'était pas purement imaginaire.

La victoire du Gothard coïncidait avec la décadence irrémédiable de la Compagnie de la ligne d'Italie. Le discrédit dans lequel elle semblait être la cause principale de la défaveur qui frappait le Simplon, en Italie comme en Suisse, où l'on exploitait contre lui, outre l'impossibilité de donner satisfaction au Tessin par cette voie, l'intérêt de l'industrie de l'est autant que l'appât des subsides étrangers. Pour lutter contre les avantages de son rival, il aurait dû au moins pouvoir opposer les subventions françaises aux allemandes ; mais, malgré l'appui de Gambetta, la France paraissait peu disposée à s'intéresser financièrement à une entreprise située en dehors de ses frontières. De nombreux députés avaient bien déposé deux propositions de lois, l'une en 1870 au Corps législatif, et l'autre en 1873 à l'Assemblée nationale, qui prévoyaient l'octroi d'une subvention de 40 et même de 48 millions en faveur du Simplon, mais, malgré un rapport favorable de la

¹ *E. Tallichet*. Les chemins de fer suisses et les passages des Alpes. Lausanne, 1870, p. 135.

commission d'enquête, ces projets ne sortaient pas des cartons ministériels. Un des motionnaires prenait soin en outre de déclarer que le subside était destiné au chemin de fer et non à ceux qui le représentaient en ce moment. Le Conseil fédéral avait parfois témoigné à M. de la Valette et à son entourage des égards immérités, afin de ne pas paraître hostile à l'œuvre poursuivie par la Suisse romande. Lorsque la Compagnie du Simplon fut constituée, et qu'il se trouva en présence d'une administration sérieuse, il n'hésita pas à appuyer les démarches qu'elle fit auprès du gouvernement de Victor-Emmanuel. Le 7 mars 1876, la direction fut autorisée à faire sur le territoire du royaume les études définitives et complètes du tunnel et de ses abords. Elle reçut des personnages politiques les plus autorisés l'assurance que si elle parvenait à réunir les capitaux nécessaires à la construction du grand tunnel, l'Italie se chargerait des voies d'accès qui manquaient encore. Pour donner à ces promesses un caractère officiel, la direction pria le Conseil fédéral de demander au Cabinet italien, outre la concession de la partie du souterrain située sur son territoire, l'engagement de prendre à son compte les lignes destinées à relier le tunnel au réseau subalpin. Cette requête, recommandée par le Conseil fédéral et soutenue par les autorités de la vallée de l'Ossola, fut développée dans deux mémoires que la Légation suisse à Rome eut mission de remettre au Ministère. La compagnie ne sollicitait pas de subvention, mais l'autorisation de majorer les taxes pour tenir compte des frais extraordinaires d'établissement, et l'assurance que les tarifs de la ligne d'accès « resteraient dans les conditions de nature à ne point préjudicier au mouvement par le Simplon ».

La réponse fut favorable. Au mois de mai 1877, le Conseil fédéral reçut du ministère des affaires étrangères une note ainsi conçue :

« Le Gouvernement du Roi croit pouvoir répondre qu'en principe il ne serait pas éloigné d'entrer en négociations avec la Compagnie pour la concession en sa faveur de la partie de la galerie du Simplon située sur le territoire italien, sans aucun concours de l'Italie aux frais de percement du tunnel, et qu'il ne se refuserait pas à disposer la ligne d'accès à la galerie pour l'époque où celle-ci serait terminée, dans le but d'assurer la jonction du réseau suisse avec le réseau italien. Le Gouvernement du Roi ne se refuserait pas non plus à convenir en son temps d'un tarif pour le service cumulatif qui réponde dans ses effets à la demande de la Compagnie. »

Les termes de cette note méritent d'être reproduits, parce qu'ils sont le premier témoignage de la bienveillance dont le gouvernement italien ne s'est pas départi durant les négociations, parfois difficiles, auxquelles a donné lieu l'établissement du chemin de fer du Simplon.

Avant d'entamer des pourparlers, il était indispensable de procéder aux études détaillées de la section de Brigue à Domo. Des levés assez complets, opérés par les soins de l'ancienne Compagnie, existaient bien pour le parcours entre Domo et Arona ; quant à la partie centrale du tracé, comprenant le grand tunnel, on s'était borné à un examen superficiel. En laissant de côté les plans de traversée à ciel ouvert ou avec un tunnel de faible, les avant-projets antérieurs à la formation de la Compagnie du Simplon avaient pour auteurs :

1^o MM. Clo et Venetz, en 1857. Tunnel de 12 200 m. de Grund à Gondo. Ligne de 51 km. de Brigue à Domo. Devis : 73 820 000 fr.

2^o M. Vauthier, ingénieur en chef de la ligne d'Italie. Il proposa dès 1859 un tunnel de base de 17 km. de Brigue à Iselle, dont M. de la Valette fit parade à l'assemblée des actionnaires, mais qui disparut de l'ordre du jour à la suite du départ de M. Vauthier.

3^o M. Jacquemin, en 1862. Ligne de 57 km. Tunnel brisé de 12 km. à la cote 1070. Coût : 60 millions.

4^o M. Lommel étudia à son tour un projet comportant une ligne de 36 km. avec un tunnel de 15½ km. de Gliss-Brigue à Gondo. Altitude de la tête nord 731 m.

5^o M. de Stockalper proposa en 1869 une variante au projet Lommel, portant la longueur de la ligne à 39 km., celle du tunnel à 16,150 m., l'entrée nord à 771 m. et les frais de construction à 77½ millions.

L'insuffisance de ces études préliminaires apparut clairement lorsqu'éclata la crise du Gothard, dont le programme financier, basé sur les plans de MM. Beckh et Gerwig, prévoyait une dépense de 187 millions. Une revision opérée en 1875 par M. Hellwag, qui avait succédé à M. Gerwig en qualité d'ingénieur en chef, porta le devis à 289 millions, accusant ainsi un déficit de 102 millions. Le découragement se manifesta au premier moment par la proposition de remplacer les lignes de Lucerne à Flüelen et de Cadenazzo à Pino par des chemins de fer flottants sur les deux lacs, et de construire des rampes à crémaillère. La défiance s'empara dès lors des cercles financiers et la répercussion de ce désastre atteignit tous les autres projets en cours. Le Conseil d'administration de la Compagnie du Simplon, apprê-

ciant sainement la situation, déclara à l'assemblée générale que «seules des études basées sur des plans à grande échelle et représentées par des documents sérieux et inattaquables, pourront effacer le scepticisme qui plane aujourd'hui sur la réussite d'une ligne alpine suisse et rétablir la véritable solution du problème, celle du chemin de plaine à travers les Alpes, solution possible seulement au Simplon¹».

Le Conseil alloua en conséquence au directeur technique, M. Lommel, un crédit destiné à couvrir les dépenses des plans pouvant servir de base sûre pour l'élaboration des devis. Les opérations sur le terrain étaient terminées au printemps de 1877; les travaux de cabinet furent achevés assez tôt pour que l'étude complète pût figurer à l'Exposition de Paris de 1878. Avant d'être expédiés au palais du Champ-de-Mars, ces documents furent soumis à l'examen de nombreux experts suisses et à l'appréciation de diverses sociétés savantes. L'impression produite sur les hommes compétents fut entièrement favorable, et le percement du Simplon prit rang dès lors au nombre des entreprises soigneusement préparées et dignes de l'appui financier des Etats intéressés.

En Italie, la sympathie et la bonne volonté des autorités et des populations en faveur de l'œuvre commune s'affirmaient toujours davantage. Des comités se formaient pour l'appuyer, non seulement dans la province voisine, mais dans toute la Haute Italie, et se groupaient autour d'une commission centrale instituée à Milan. Les chambres de commerce de Gênes et de Milan adhéraient au Simplon et repoussaient le mont Blanc qu'on lui opposait du côté français. Les ministères Depretis et

¹ Rapport du 10 juin 1876, p. 23.

Cairoli donnaient successivement les mêmes assurances de coopération au ministre de Suisse. Ils proposaient une participation de 66 % à l'établissement d'une ligne d'accès de Domo à Gozzano (Novare) par Orta, qui devait desservir le trafic local en attendant celle du lac Majeur, « laquelle se ferait d'elle-même dès que le percement du Simplon serait résolu ». Le Parlement élevait le chiffre à 90 %, pour marquer ses sentiments bienveillants envers cette région. Les travaux furent commencés en 1880 et poursuivis sans interruption. Le comité provincial, présidé par le syndic de Novare, se tenait en rapports permanents avec la Compagnie du Simplon.

En France, les manifestations pour le Simplon étaient antérieures aux démarches officielles de la Légation suisse. Le Conseil général de la Seine émit à plusieurs reprises un vote favorable, et les votes parlementaires se succédaient dans le même sens. Après le rapport Wilson, qui concluait à la prise en considération du projet de subvention, le ministre de Suisse fut chargé en mai 1879 d'introduire les ouvertures diplomatiques en vue d'un traité international réglant la participation des trois Etats intéressés. Ce traité, dont le gouvernement français se montrait disposé à prendre l'initiative vis-à-vis de l'Italie, devait être soumis à la ratification des Parlements. Le Conseil fédéral proposait officiellement la réunion d'une conférence internationale analogue à celle d'où était sortie la convention du Gothard. Une motion de M. Léon Renault, signée de 109 députés, prévoyait une subvention de 50 millions. Malgré les efforts des partisans du mont Blanc, qui disposaient d'une faible majorité dans la commission, la motion Renault, inspirée par Gambetta, eût peut-être été ac-

ceptée, sans un obstacle créé par la procédure parlementaire. En effet, le règlement considère comme périmé tout projet, présenté par un député, qui n'est pas définitivement adopté à l'expiration des pouvoirs de la Chambre où cette initiative s'est produite. Le renouvellement ayant eu lieu en 1881, il fallait donc attendre le dépôt d'une nouvelle proposition, ce qui obligeait de reprendre *ab ovo* toute l'affaire du Simplon. Les négociations engagées à cette époque pour le traité de commerce franco-suisse rendaient d'ailleurs désirable l'ajournement de toutes les autres questions.

En 1876, la Compagnie du Simplon, dans l'intention de développer son trafic, avait accepté les offres de la Société du Rail central, à Londres, qui voulait appliquer entre Brigue et Feriolo (lac Majeur), un chemin de fer du système Fell, dans des conditions semblables à celles admises par les gouvernements français et italien pour la route de St-Michel à Suze pendant la construction du mont Cenis. Une convention fut signée à cet effet. Moyennant une participation de 30 % pendant 15 ans à l'accroissement des recettes brutes qui en serait résulté pour la ligne supérieure du Valais, la Société anglaise s'engageait à exécuter le chemin de fer à ses frais. La ratification n'étant pas survenue dans les délais fixés, par suite des événements politiques, et après deux ajournements, la convention fut résiliée le 15 novembre 1878.

En 1881, une crise intérieure mit fin à l'existence de la Compagnie du Simplon. Dès l'origine, la Compagnie de la Suisse Occidentale se proposait d'absorber cette Société, qui était sa création et dont elle possédait la majorité des actions. Un premier projet de fusion fut repoussé par ses actionnaires en 1876. Bientôt des

divergences de vues entre les deux administrations rendirent cette solution nécessaire. Le traité de fusion conclu le 21 mars 1881 fut ratifié le 21 juin par l'Assemblée fédérale. La ligne du Valais devenait dès lors partie intégrante du réseau de la Suisse Occidentale. M. Lommel se retira de la direction. M. P. Ceresole conserva une délégation spéciale « pour poursuivre au nom de la Compagnie fusionnée les tractations ayant pour but le percement du Simplon, tant avec les gouvernements des Etats intéressés et les représentants des Compagnies des chemins de fer qu'avec les établissements financiers qui pourraient concourir au résultat recherché ».

A partir de 1881, la Société prit le nom de Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon (S. O. S.).

CHAPITRE III

La Compagnie S. O. S.

Projet Jean Meyer. — Echec des négociations en France. — Intervention des cantons romands. — Tracé demandé par l'Italie. — La fusion S. O. S.-J. B. L.

La délégation attribuée à M. Ceresole était destinée à activer et à coordonner les démarches commencées en vue des subventions officielles. On croyait la coopération de la France assurée, après les manifestations favorables de la Chambre des députés et d'autres corps élus. La commission parlementaire ayant toutefois émis le vœu que le tracé fût corrigé et approprié aux besoins d'un grand trafic international, tant sur le versant méridional du Simplon que sur la ligne d'accès du Jura, de Frasné à Vallorbe, de nouvelles études furent entreprises sous la direction de M. Jean Meyer, ingénieur en chef, aux frais d'un syndicat spécial constitué dans ce but. Ce projet, dû à la collaboration des ingénieurs Meyer, Lochmann et Crausaz, fut terminé en 1882 et coûta 110 000 fr. Il prévoyait un tunnel coude de 19 795 mètres, dont le point culminant n'était qu'à 708 m. Entre Iselle et Domo, les déclivités étaient réduites de 23,7 ‰ à 12,5 ‰. La formation géologique, la question de la chaleur souterraine et celle des forces motrices étaient traitées dans des mémoires-annexes d'un grand intérêt¹. Quant au passage du

¹ Les recherches géologiques étaient dues aux professeurs Heim à Zu-

Jura, les rampes étaient ramenées à un maximum de 15 ‰, et la dépense à 17 millions. En communiquant ce dossier aux Etats intéressés et aux comités promoteurs du Simplon, le Conseil fédéral les pria de lui faire connaître leur opinion, qui pourrait servir de base à la réunion d'une conférence internationale.

A la même époque, M. de Freycinet, ministre des affaires étrangères, chargeait un spécialiste, M. Amédée Marteau, d'étudier l'influence du Gothard au point de vue des intérêts français. M. Chéronnet, directeur de la Compagnie S. O. S., avait exposé à l'assemblée générale de 1882 que la concurrence dont le Mont Cenis était menacé de la part du Gothard était un des motifs les plus sérieux pour la France de concourir à l'ouverture de la voie du Simplon. M. Marteau confirma cette opinion, en citant l'avis de M. Noblemaire, directeur de la Compagnie P. L. M. Appuyé sur des statistiques et des études minutieuses, il conclut en recommandant le Simplon à l'attention du gouvernement français, et en indiquant comme moyen de le réaliser un accord entre les Compagnies P. L. M., Haute Italie et S. O. S. pour construire la ligne avec des subventions des trois Etats.

Le traité de commerce franco-suisse étant conclu, rien ne s'opposait plus à la reprise des négociations.

Il devint cependant bientôt évident que, malgré de précieuses adhésions individuelles et les manifestations de sympathie de nombreux organes du commerce et de l'industrie, le Simplon ne pouvait pas compter sur

rich, Lory à Grenoble, Taramelli à Pavie et Renevier à Lausanne, et l'étude sur la chaleur souterraine à M. E. de Stockalper, ancien chef de service du tunnel du Gothard. L'ensemble des documents du Simplon figura à l'Exposition nationale de Zurich en 1883 et ensuite à l'Exposition italienne de Turin.

la coopération effective des pouvoirs publics français. L'instabilité ministérielle qui caractérisa cette période, les rivalités régionales, les efforts des partisans du Mont Blanc et du Grand-Saint-Bernard, étaient les facteurs principaux de cette situation. M. Ceresole ne tarda pas à comprendre l'inutilité de sa campagne et se retira. Sa démission fut acceptée pour le 1^{er} avril 1886.

La base financière de l'entreprise étant changée, l'administration de la S. O. S., dans laquelle M. Emile Colomb avait remplacé M. le directeur Chéronnet, décédé en 1883, crut devoir mettre à l'étude de nouveaux projets qui « tout en restant dans des conditions d'exploitation normales et compatibles avec un grand trafic, n'exigeraient pas des capitaux aussi considérables que ceux que l'on avait prévus précédemment¹ ». Elle était nantie d'une offre de la Société des anciens établissements Cail, comportant la construction d'un tunnel de faite avec plans inclinés, et d'autres propositions analogues d'après les systèmes Fell et Agudio. Cette solution fut mal accueillie par l'opinion publique, qui lui reprocha de faire perdre au Simplon son principal avantage, celui de la faible altitude. Une conférence des cinq cantons de la Suisse romande, convoquée sur l'initiative du Conseil d'Etat de Fribourg, chargea une commission d'experts de donner son avis sur les divers projets en présence². Les conclusions de la commission furent catégoriques : elle rejetait les systèmes Cail, Fell et Agudio comme insuffisants, même au point de vue de la sécurité, et se prononçait pour

¹ Rapport S. O. S. pour 1886. P. 45.

² Cette commission était composée de MM. *Polonceau*, ingénieur en chef de l'Orléans, *Doppler*, ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat autrichien, *Huber*, ingénieur civil à Paris, et *J. Dumar*, ingénieur civil à Lausanne.

un tunnel de 16 070 mètres aux altitudes de 820 et 830 mètres, réduit au besoin à une seule voie. L'accord s'établit sur cette base avec les cantons romands qui votèrent des subventions : Vaud 4 millions, Fribourg 2, le Valais 1. La Confédération ayant promis 4 $\frac{1}{2}$ millions par la loi du 22 août 1878, on était assuré d'arriver à 15 millions avec le concours des cantons de Neuchâtel, Genève et peut-être Berne, et de quelques villes vaudoises. L'Italie était également taxée à 15 millions. A la demande des cantons romands, le Conseil fédéral consentit à engager des négociations diplomatiques dans ce sens.

Le 1^{er} juin, le tronçon Bouveret-St-Gingolph, qui reliait la ligne du Valais au réseau P. L. M. par la rive gauche du lac Léman, fut ouvert à la circulation.

La décision des cantons romands fut suivie en 1887 de la constitution d'un syndicat financier franco-italo-suisse pour l'établissement du chemin de fer du Simplon. La ligne à double voie était devisée à 96 millions. Le programme comportait 30 millions de subventions, 30 millions d'obligations S. O. S. et 36 millions d'avances du syndicat. L'exécution à forfait aurait été confiée à la « Société anonyme de construction et d'exploitation des chemins de fer » à Paris.

A la suite de la démarche du Conseil fédéral, le ministre des Travaux publics d'Italie donna mission à un ingénieur d'examiner les études nouvelles du Simplon avec les représentants du Département suisse des chemins de fer et de la S. O. S. Une conférence eut lieu à ce sujet à Lausanne. Le délégué indiqua comme une condition nécessaire de la participation de son pays que la tête méridionale du tunnel fût située sur territoire italien. Le projet modifié en conséquence fut communi-

qué à Rome par le Conseil fédéral, qui proposa de régler par un traité international les conditions techniques du raccordement et le mode de jonction des exploitations, en même temps qu'il demandait à l'Italie de s'engager à construire la voie d'accès et à allouer à l'entreprise une subvention de 15 millions.

Une délégation de la Compagnie se rendit à Rome pour appuyer cette démarche. Elle reçut un bon accueil du gouvernement. Les villes et les provinces de la Haute Italie voulurent en même temps manifester leurs bonnes dispositions en faveur du Simplon. Milan vota un subside de 1 1/2 million ; Novare, Arona et la vallée de l'Ossola firent entrevoir de prochaines décisions dans le même sens.

Après un échange d'explications avec la Légation suisse à Rome, le cabinet italien se montra disposé à entrer en négociations et à se faire représenter à la conférence proposée par le Conseil fédéral. Celle-ci fut tenue à Berne en juillet 1889. La question du tracé joua un grand rôle dans les délibérations. La délégation italienne déclara ne pouvoir accepter qu'un tunnel situé pour la plus grande partie sur territoire italien et dont, par conséquent, la sortie sud serait assez éloignée de la frontière suisse. Le projet de 1882 ou tout autre analogue était donc admissible, mais la question du concours financier de l'Italie et de sa coopération au percement du tunnel ne pouvait être résolue que conjointement avec celle du tracé définitif. Sans s'opposer à l'expertise réclamée en vue d'établir les devis qui serviraient de base au plan financier, le ministère italien exposa dans sa note du 18 février 1890 que rien n'empêchait la Suisse de faire procéder d'elle-même

aux études du tracé qu'elle désirait adopter et qui pourrait ensuite être discuté en commun.

Dans l'intervalle, il s'était produit un événement dont les conséquences devaient favoriser la réussite de l'œuvre du Simplon. La Compagnie S. O. S. avait fusionné avec celle du Jura-Berne-Lucerne pour former la Compagnie du Jura-Simplon qui fut constituée le 27 décembre et commença ses opérations le 1^{er} janvier 1890.

CHAPITRE IV

La Compagnie du Jura-Simplon.

Programme financier. — Société d'entreprise Brandt, Brandau et Cie. — Expertise internationale. — Conférence de Berne. — Traité de 1896. — Le rachat. — Les subventions. — Commencement des travaux.

Dans son rapport du 12 novembre 1889 au Grand Conseil bernois, le Conseil exécutif définissait comme suit le but de la fusion des chemins de fer de la Suisse occidentale et du canton de Berne :

« Les deux Compagnies ont un intérêt égal à l'accepter : la S. O. S., parce qu'elle lui apporte avec d'importants avantages financiers, la probabilité d'atteindre enfin le but qu'elle poursuit depuis longtemps, savoir le percement du Simplon, et le J. B. L., parce que ses actionnaires verront ainsi se consolider définitivement la situation financière à laquelle il est parvenu grâce à des facteurs dont la permanence n'est pas garantie. »

Le siège de la société était fixé à Berne, mais Lausanne conservait l'Exploitation, ainsi que le service de la Voie pour l'ancienne S. O. S. Les Services chargés de la construction du grand tunnel lui étaient réservés. La direction du Jura-Simplon se composait des anciens directeurs des deux réseaux fusionnés, MM. Marti, Jolissaint et Dumur à Berne, et M. Colomb, à Lausanne.

La nouvelle Compagnie s'obligeait à percer le Sim-

plon dès que les conditions d'établissement auraient été fixées entre la Suisse et l'Italie, et que les subventions auraient atteint le chiffre de 30 millions.

Cet engagement avait plus de valeur que les promesses antérieures, parce que le Jura-Simplon était en mesure de le tenir.

En effet, le réseau fusionné, auquel l'Assemblée fédérale ne transféra pas moins de 27 concessions différentes, comprenait environ 1000 km., soit plus du tiers des chemins de fer suisses, et s'étendait sur 10 cantons, de Genève à Bâle et de Delle à Lucerne et à Brienz.

La Compagnie ne représentait pas seulement une entreprise de premier ordre, par l'étendue de son réseau et par le chiffre de la population qu'il desservait, elle avait mis à profit l'état favorable du marché financier pour fortifier sa situation et s'assurer le concours des banques chargées des opérations se rattachant à la fusion.

Pour tranquilliser les partisans du rachat et le Conseil fédéral, qu'aurait pu alarmer la création d'une compagnie assez forte pour devenir une entrave à leurs projets, l'article 12 des statuts prévoyait la cession de l'ensemble des lignes à la Confédération sur les bases mêmes de la fusion, à la seule condition de transférer à l'acquéreur l'obligation de percer le Simplon.

Les intérêts du canton de Berne se confondaient désormais avec ceux de la Suisse occidentale. Les électeurs bernois montrèrent qu'ils en avaient le sentiment en ratifiant à une grande majorité le décret qui allouait une subvention d'un million à l'œuvre commune.

Le programme financier du Simplon était basé sur le tracé de 1882, avec le tunnel de 20 kilomètres auquel le Conseil fédéral avait donné la préférence dans les

conditions formulées par le Gouvernement italien lors des conférences de 1887 et de 1889.

Un rapport de M. Dumur évaluait la dépense à 93 millions, y compris les intérêts intercalaires et les frais de formation du capital. Il estimait le rendement net à 2 millions 838 780 fr.

Au cours des premières négociations avec l'Italie, le Département des chemins de fer avait chargé un ingénieur d'une compétence reconnue, M. Thommen, de reviser les devis établis pour les différents projets de tunnel. Le rapport de cet expert, daté du 28 octobre 1889, étudiait dans tous leurs détails les projets eux-mêmes, les tracés, les procédés de construction et les calculs techniques et financiers. C'est d'après les conclusions de M. Thommen que fut élaboré le schéma des études définitives, qui furent immédiatement commencées. Les plans et devis purent être soumis au Conseil fédéral en juillet 1891. Le tracé ne différait de celui de 1882 que par son profil en long, modifié de manière à diminuer la déclivité du tunnel dans sa partie méridionale. La dépense était évaluée à 80 millions.

En 1892, une crise intérieure, due à la nécessité de réaliser des économies dans l'exploitation, amena la démission de M. Marti, qui fut remplacé le 1^{er} mai par M. Ernest Ruchonnet. Aucune démarche officielle ne fut faite durant cette période en vue de l'exécution du programme du Simplon, les circonstances, particulièrement en Italie, ne paraissant pas favorables à la conclusion d'arrangements financiers. La direction de la Compagnie ne restait cependant pas inactive, car, le 20 septembre 1893, elle signait un contrat avec la « Société d'entreprise du tunnel du Simplon Brandt,

Brandau et C^{ie} ¹ » qui, développant un projet esquissé par Lommel en 1884, s'engageait à construire pour le prix à forfait de 54 1/2 millions un premier tunnel à une voie, d'environ 19 730 mètres de longueur à travers le Simplon, et pour le prix également à forfait de 15 millions éventuellement un second tunnel parallèle au premier. La Compagnie soumettait ensuite ce contrat avec les calculs techniques et financiers au Conseil fédéral, en le priant de les communiquer à Rome et de provoquer la désignation d'experts chargés de les examiner.

Le 2 février 1894, le Conseil fédéral transmet les plans au ministère italien [en lui demandant expressément de se prononcer sur le tracé. En même temps, il nommait une commission d'experts composée de MM. Colombo, ingénieur et professeur à Milan, ancien ministre, Wagner, inspecteur des chemins de fer de l'Autriche-Hongrie, et Fox, ingénieur à Londres, constructeur du tunnel de la Mersey, qui se réunirent à Berne le 29 mars, et complétèrent ensuite leur étude par un examen sur place. Leur rapport s'exprima en termes généralement très favorables au projet. Outre les réponses aux questions qui leur étaient posées, il renfermait des observations et des conseils dont on ne manqua pas de tenir compte lors de la confection des plans d'exécution, ainsi que la proposition, à laquelle il fut donné suite, d'appliquer la traction électrique à l'exploitation du tunnel. Basé sur leurs conclusions, le Conseil fédéral approuva le projet dans ses grandes lignes. Par note du 13 septembre 1894, il le transmet

¹ Le groupe d'entrepreneurs réunis sous la raison sociale « Brandt, Brandau & C^{ie} » se composait de la maison A. Brandt et Brandau, à Hambourg, qui devait construire le tunnel, de la Banque de Winterthur, de MM. Sulzer frères à Winterthur, et de MM. Locher & C^{ie}, à Zurich.

avec le rapport des experts au Gouvernement italien, en lui demandant de l'approuver de son côté et de régler ensuite dans un traité international les questions concernant l'exécution du tunnel et de ses lignes d'accès, l'exploitation, la gare de raccordement, etc. Une conférence devait être convoquée à cet effet entre les délégués des deux Etats.

L'Italie exprima son adhésion en principe, et après des pourparlers officiels qui eurent lieu à Milan pour préparer le terrain, la conférence diplomatique se réunit à Berne le 4 novembre 1895. Elle comprenait les délégués suivants :

Pour l'Italie, M. le baron Peiroleri, sénateur, ministre plénipotentiaire en Suisse, et M. le commandeur Ferrucci, député et président de section au conseil supérieur des Travaux publics.

Pour la Suisse, les chefs des départements des Chemins de fer, des Affaires étrangères et des Finances, savoir MM. Zemp, président de la Confédération, A. Lachenal, vice-président, et E. Frey, membre du Conseil fédéral.

Pour la Compagnie du Jura-Simplon, M. E. Ruchonnet, président de la direction, et J. Dumur, directeur.

Du 4 au 25 novembre 1895, en douze séances présidées par M. Lachenal, la conférence arrêta le texte du « Traité entre la Suisse et l'Italie concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à travers le Simplon, de Brigue à Domodossola ». Elle fut aussi nantie de la convention passée directement entre le Gouvernement italien et la Compagnie du Jura-Simplon et du cahier des charges ; ces deux documents, qui ne font pas partie du traité, représentent la concession pour le tronçon italien. Le traité de Berne, du 25

novembre 1895, et la convention, qui fut définitivement conclue à Rome le 22 février 1896, sont encore en vigueur aujourd'hui, avec les modifications convenues en 1903, lors de la cession de la ligne à la Confédération.

Aux termes du traité, les plans du tunnel devaient être soumis à l'approbation des deux gouvernements, mais le Conseil fédéral était seul chargé de la surveillance des travaux qui pourraient être commencés dès que le Jura-Simplon aurait justifié de la possession des ressources suffisantes. Les subventions devaient atteindre le chiffre de 20 millions, soit 10 $\frac{1}{2}$ millions en Suisse, outre les 4 $\frac{1}{2}$ millions de la Confédération, et 4 millions en Italie, non compris le subside légal annuel de 3000 fr. par kilomètre, calculé sur une longueur virtuelle de 22 kilomètres, c'est-à-dire 66 000 fr. par an à partir de l'ouverture de l'exploitation pendant toute la durée de la concession. Cette annuité, capitalisée à 4 %, représentait une subvention de 1 650 000 fr. Les droits de réversion des cantons romands devaient disparaître, mais ils pouvaient être imputés sur les souscriptions suisses.

La construction de la seconde voie ne pouvait être exigée que lorsque le produit brut annuel du trafic entre Brigue et Domo dépasserait 40 000 fr. par kilomètre. L'Italie n'y participait que pour la section d'Iselle à Domo, dont les frais étaient du reste à sa charge. L'exploitation de la ligne de Brigue à Domo devait être faite par le Jura-Simplon, aux conditions fixées par une convention spéciale. Les tarifs devaient être approuvés par les deux Etats; entre Brigue et Iselle, ils seraient basés sur le barème des tarifs suisses. Le Conseil fédéral nommerait un nombre équitable de

membres présentés par le ministère italien dans le conseil d'administration de la Compagnie. La désignation de la gare internationale ainsi que la stipulation des dispositions concernant le service de la douane, de la poste, du télégraphe, de la police en général et de la police sanitaire des deux pays dans cette gare étaient réservées à une entente ultérieure.

La *concession* italienne, dont la durée était fixée à 99 ans, accordait au Jura-Simplon l'utilisation gratuite des forces hydrauliques, soit comme force motrice, soit pour tout autre usage nécessaire à la construction et à l'exploitation, ainsi que l'exemption de certains impôts et la réduction des droits d'entrée sur les matières destinées aux travaux du tunnel. Le nombre des représentants italiens au conseil d'administration était fixé à quatre¹. La Compagnie percevrait pour l'exploitation de la section Iselle-Domo une indemnité annuelle couvrant intégralement toutes les dépenses résultant de ce service, mais elle paierait une redevance spéciale pour l'usage de la gare de Domo. Le droit de rachat de l'Italie pourrait s'exercer à partir de la 30^{me} année dès la date de l'ouverture moyennant un avertissement d'une année et le remboursement des dépenses de premier établissement, sous déduction des subventions.

Le *cahier des charges* stipulait que les travaux pourraient être commencés douze mois après l'échange des ratifications et devraient être achevés en huit ans au maximum. Le personnel « non technique » de l'exploita-

¹ Les quatre délégués italiens furent désignés par le Conseil fédéral en 1898, savoir : MM. le comte G. Borromeo, à Milan, V. Capellini, à Gênes, G. Gadda, à Milan, et V. Ottolenghi, à Rome. L'assemblée des actionnaires nomma en outre M. l'ingénieur J. Lanino, à Bologne, et M. l'ingénieur Lampugnani, à Turin, pour représenter la Compagnie Adriatique et la Compagnie Méditerranée.

tion devait être composé pour un tiers au moins de militaires ou de volontaires libérés italiens.

Le traité fut ratifié par les parlements des deux pays le 21 décembre 1896. La loi de ratification italienne autorisait la construction de la section d'Iselle à Domo, soit par l'Etat, soit par une compagnie, ainsi que la concession de deux lignes nouvelles : l'une de Santhia à Borgomanero, destinée à faire participer le Piémont et Turin aux avantages du nouveau passage alpin, l'autre d'Arona à Gravellona, raccourcissant de 15 km. la distance de Milan au Simplon.

Au parlement italien, la cause du Simplon fut soutenue avec une chaude sympathie par les rapporteurs, M. Curioni à la Chambre et M. Saracco au Sénat. Tous deux firent habilement valoir le bénéfice qu'en retirerait l'Italie. Le parcours de Paris à Milan et à Venise s'en trouverait réduit de plus de 100 km., et plus encore en tenant compte des distances virtuelles. La réduction serait de 124 km. avec le raccourci prévu pour la traversée du Jura ¹. La diminution des distances ne s'effectuerait pas au détriment des parcours italiens, qui seraient au contraire plus longs que par la voie du Gothard. Les projets du mont Blanc, du Petit-Saint-Bernard et du Grand Saint-Bernard, qu'on avait voulu opposer au Simplon, n'auraient jamais eu l'agrément de l'Italie, parce que les deux premiers ne faisaient que doubler le mont Cenis et favoriser Marseille contre Gênes, tandis que le dernier, qui ne se prêtait pas du

¹ Le rapport du gouvernement croyait pouvoir affirmer que, dès l'ouverture du Simplon, la malle des Indes prendrait cette voie, plus courte de 112 kilomètres. Dans son rapport au Sénat français sur le rachat de l'Ouest, M. C. Prevet a attribué l'échec de ce projet à la cherté des tarifs du Simplon.

reste au percement d'un tunnel de base, ne tenait pas compte des intérêts de la Lombardie, ni de la Vénétie, ni d'aucune autre partie de la Péninsule à l'est de la ligne Milan-Plaisance. Depuis la cession de la Savoie à la France, et grâce aux tarifs différentiels du P. L. M., le mont Cenis ne profitait plus aux intérêts de Gênes, et Marseille restait maîtresse des marchés de la Suisse française. Le Simplon, de par sa situation intermédiaire entre le mont Cenis et le Gothard, aurait pour objectif la Suisse occidentale et le nord de la France, avec les principaux ports d'embarquement pour l'Angleterre. La zone comprenant toute la Suisse française et une partie de la Haute-Savoie, dont la population était de près d'un million d'habitants, serait acquise au commerce du transit du port de Gênes. Le mouvement de ce port avait bien doublé depuis l'ouverture des passages alpins, mais le trafic du Gothard n'en causait pas moins une déception qui s'aggravait par l'abandon artificiel du mont Cenis. Le Simplon augmenterait forcément le trafic italien. Il serait le modérateur naturel des tarifs ; son action ne s'exercerait pas seulement sur les taxes presque prohibitives du mont Cenis, mais aussi sur celles du Gothard. Il était regrettable qu'en échange d'un concours financier de 118 millions au Gothard, l'Italie n'eût pas même su se réserver le droit d'intervenir dans l'application des tarifs de transit. Le Simplon rétablirait l'équilibre. Au surplus, les exigences d'ordre stratégique de la défense militaire et celles de la protection douanière étaient pleinement satisfaites par le tracé du tunnel, dont la construction occuperait la main-d'œuvre italienne pendant bien des années.

Des manœuvres qui n'étaient pas toutes avouables furent tentées contre la réalisation de l'œuvre du Sim-

plon. Des folliculaires à gage publièrent des pamphlets dont personne ne prit jamais la responsabilité, mais qui furent répandus à des milliers d'exemplaires, dans le but de discréditer la Compagnie Jura-Simplon et les hommes qui la représentaient. On y affirmait qu'elle était aux abois ; les actions ne valaient pas un liard, le Simplon ne serait jamais construit, l'Italie lui était hostile, elle serait obligée, en raison de ses alliances, de le combattre, les Compagnies du Gothard, du mont Cenis et du Brenner, s'allieraient pour empêcher ou pour ruiner l'entreprise, etc. Le dégoût provoqué par ces libelles suffit à les rendre inoffensifs.

Les accords internationaux une fois adoptés, il restait à la Compagnie à prouver qu'elle était en mesure d'exécuter son programme. Le délai concessionnel avait été prolongé par arrêté fédéral jusqu'au 31 décembre 1899. Le contrat conclu en 1893 avec la Société Brandt, Brandau & C^{ie} fut révisé dans quelques-unes de ses parties et remplacé par un nouveau, daté du 15 avril 1898. Le devis sommaire se montait à 70 millions. Pour les couvrir, l'assemblée des actionnaires décida d'émettre un emprunt de 60 millions et d'augmenter le capital social par la création d'actions spéciales jusqu'à concurrence du montant des subventions.

Dans l'intervalle, la loi du 15 octobre 1897 sur le rachat des chemins de fer suisses par la Confédération avait été ratifiée par le vote populaire. Le réseau du Jura-Simplon devait être nationalisé à partir du 1^{er} mai 1903. La situation se trouvait de ce fait profondément modifiée.

L'emprunt de 60 millions 3 1/2 % fit l'objet d'un contrat conclu avec un syndicat de Banques cantonales (Berne, Vaud, Zurich, Soleure et Neuchâtel). La Con-

fédération garantissait le paiement des intérêts et le remboursement du capital. Après la nationalisation du réseau Jura-Simplon, les titres de l'emprunt devaient être échangés contre des obligations fédérales portant les mêmes conditions.

Avant la votation populaire, un consortium composé du *Bankverein*, à Bâle, de la *Kreditanstalt*, à Zurich, et de l'*Union financière*, à Genève, avait offert à la Compagnie de garantir l'émission de l'emprunt si le rachat était repoussé. Après le 20 février 1898, cette offre devint sans objet.

L'augmentation du capital social eut lieu sous la forme d'actions dites « de subvention Simplon », de 200 francs chacune, nominatives et intransmissibles, qui furent remises aux souscripteurs (cantons, communes et corporations), au prorata de leur concours financier. Ces actions de troisième rang leur donnaient le droit de participer à l'administration de la Compagnie et à ses bénéfices, suivant un mode réglé par les statuts. En cas de liquidation, elles étaient remboursables immédiatement après les actions ordinaires. Cette solution, que le Message fédéral qualifia de très pratique, permit aussi de répartir entre les cantons subventionnants les 22 500 actions afférentes à la participation fédérale.

A côté des actions privilégiées et ordinaires, le fonds social comprit donc 102 500 actions de troisième rang représentant le total des subsides, soit 20 500 000 fr.

Les subventions suisses se montaient à 16 260 000 fr., y compris l'allocation fédérale de 4 500 000 fr. et les droits de retour ou de « réversion » des cantons de Vaud, Fribourg, Neuchâtel et Genève, calculés au total à 4 250 000 fr. La valeur de ces droits à l'expiration

de ces concessions était estimée à 50 millions, équivalant au capital de construction des lignes concédées par ces cantons avant 1872, sous déduction du matériel roulant. On les évalua en tenant compte du temps qui restait à courir jusqu'à l'échéance des concessions et l'on convint d'assimiler la renonciation de ces droits à un versement en espèces lors du paiement des subventions. Il existait depuis 1894 un fonds de liquidation des droits de retour, que cet arrangement fit disparaître en permettant à la Compagnie de disposer des annuités déjà versées.

Les subventions en espèces se montaient à 12 millions 10 000 fr., et se répartissaient comme suit :

Confédération	4 500 000
Canton de Berne	1 000 000
» Fribourg	200 000
» Vaud	3 250 000
» Valais	1 000 000
» Neuchâtel	250 000
» Genève	300 000
Commune de Lausanne	1 000 000
Agglomération de Montreux .	270 000
Compagnie de navig. Léman .	240 000

Les subventions italiennes s'élevaient à 4 millions de lires, souscrites par les provinces de Milan, Gênes, Novare et Alexandrie, les Chambres de commerce de Bologne, Milan, Lodi et Pavie, et 44 communes, parmi lesquelles Milan pour 1 150 000 lires et Gênes pour 750 000.

Les questions soulevées par l'imminence du rachat furent résolues par une déclaration du Conseil fédéral

en date du 19 avril 1898, portant sur les points suivants :

1° La ligne Brigue-frontière italienne passerait le 1^{er} mai 1903 en mains de la Confédération dans l'état où elle serait au moment de la remise du réseau, contre remboursement de ce qu'elle aurait coûté jusqu'alors.

2° Lors du rachat du Jura-Simplon, la Confédération se substituerait à la Compagnie en ce qui concernait les obligations et les droits stipulés dans la convention de Rome du 22 février 1896 ; elle se chargerait de requérir le transfert de la concession, et elle comprendrait ensuite dans le rachat la section italienne du grand tunnel.

3° Si, au moment du rachat, la ligne Brigue-Iselle n'était pas terminée, la Compagnie aurait l'obligation de l'achever avant de la céder à la Confédération. La dissolution de la Compagnie n'aurait lieu qu'après la remise à la Confédération de la ligne du Simplon terminée.

Aux termes de l'art. 11 du traité international, la Compagnie ne pouvait être autorisée à commencer les travaux qu'après avoir justifié de la possession de ressources suffisantes pour l'exécution de ses engagements concessionnels. Or, le devis se montait à 70 millions, tandis que le produit de l'emprunt et les subventions en espèces mettaient à sa disposition une somme de 76 millions. Sa justification financière était donc complète, et elle fut approuvée sans difficulté par les deux Etats, les 14 et 31 juillet 1898.

Toutes les formalités étant remplies, la direction du Jura-Simplon et la Société d'entreprise documentèrent par un échange de notifications l'entrée en vigueur du

contrat du 15 avril 1898, en vertu duquel la perforation mécanique devait commencer à chaque tête du souterrain au plus tard le 13 novembre suivant, et le premier tunnel ainsi que la galerie du second devaient être terminés 5 $\frac{1}{2}$ ans après cette date, soit le 13 mai 1904.

CHAPITRE V

Les conventions internationales de 1899 à 1906.

Conventions d'exploitation. — Transfert de la concession. — Conférence de Rome.

Le traité de 1895 réservait les questions complexes qui se rattachaient aux conditions d'exploitation de la ligne internationale. La solution avait été ajournée d'un commun accord jusqu'après l'ouverture des chantiers. Dès 1899, une première conférence se réunissait à Berne pour arrêter le texte de la convention générale sur la jonction des réseaux. La délégation italienne, composée de hauts fonctionnaires des ministères intéressés et de la Compagnie de la Méditerranée, avait à sa tête M. le commandeur V. Ottolenghi, inspecteur général des chemins de fer. La Suisse était représentée par les délégués des départements fédéraux et de la Compagnie Jura-Simplon. La conférence, présidée par M. le conseiller Lachenal, avait une tâche ardue et sans précédent, car si le tunnel du mont Cenis empruntait aussi le territoire de deux Etats, c'était par le fait de l'annexion de la Savoie à la France au cours des travaux, et d'autre part la concentration de tous les services douaniers à Modane ne pouvait pas servir de modèle, parce que la Suisse repoussait cette combinaison pour le Simplon. Si elle consentait, malgré l'opposition de Brigue et du Valais, à l'institution d'une gare

internationale unique à Domo d'Ossola, point terminus de l'exploitation par les chemins de fer suisses, c'était à la condition formelle de maintenir à Brigue le bureau des douanes fédérales du Simplon. La mission italienne s'y opposa jusqu'au dernier moment, et cette exigence faillit même amener la rupture des négociations. Grâce à des concessions réciproques, l'entente put enfin s'établir : la douane suisse était transférée pour les voyageurs, les colis postaux et la messagerie à Domo, dont le bureau était muni des compétences nécessaires, et le service des marchandises restait à Brigue.

Les chemins de fer suisses étaient chargés, pour le compte et aux frais de l'Italie, de la traction et de la conduite des trains entre Iselle et Domo, et leurs règlements étaient applicables sur cette section. L'administration italienne conservait le service des stations et de la voie. Les horaires devaient être élaborés et publiés par la Suisse, après avoir été approuvés par le ministre des travaux publics d'Italie. Des prescriptions minutieuses réglaient les devoirs du personnel, sa situation dans les stations communes, les questions de responsabilité en cas de contraventions et d'accidents, ainsi que les droits découlant pour l'Italie de l'exercice de sa souveraineté et de ses intérêts militaires.

Des arrangements spéciaux devaient être conclus avant l'ouverture de la ligne à l'exploitation entre les administrations des postes, des douanes et de la police des deux pays, à l'effet de régler le fonctionnement de leurs services, comme on l'avait fait pour les gares internationales du Gothard, à Chiasso et à Luino.

Cette convention porte la date du 2 décembre 1899.

Le transfert de la concession du Jura-Simplon à la

Confédération coïncida avec le rachat du réseau, qui entraînait la liquidation des subventions. La Compagnie proposait aux souscripteurs suisses et italiens de renoncer à leurs versements déjà effectués, ainsi qu'à leurs droits d'actionnaires, à condition d'être libérés de tout paiement ultérieur sur le montant de leurs engagements et de tout risque quelconque quant à l'achèvement du tunnel. Cette combinaison équivalait au remboursement du 59,20 % des subventions. Elle fut acceptée immédiatement par les souscripteurs suisses, et la commission de liquidation du Jura-Simplon enregistra l'adhésion des participants italiens, y compris le gouvernement pour son subside complémentaire de 600 000 livres, après l'adoption de la convention de transfert, qui fut signée à Rome le 16 mai 1903. Une conférence internationale s'était réunie à Rome du 10 au 21 janvier¹ pour déterminer les changements à apporter à la concession par suite du remplacement du Jura-Simplon par la Confédération. Le principe de la transmission n'était pas contesté. Dans une note adressée en 1898 à M. Carlin, ministre de Suisse à Rome, M. Visconti Venosta, ministre des affaires étrangères, avait déclaré que le consentement du Cabinet royal pouvait être considéré comme acquis, « sous la réserve que la Confédération se substituerait purement et simplement aux droits et obligations de la Compagnie envers le gouvernement italien ». Cette subrogation ne laissait pas de présenter certaines difficultés. La première consistait en ce que l'Italie ne trou-

¹ La Suisse était représentée par M. le ministre Pioda et par M. Weisenbach, président de la Direction générale des C. F. F., Colomb et Stockmar, directeurs du J.-S. Les ministères italiens, par MM. Ottolenghi et Mortara, inspecteurs généraux, et Pennella, capitaine d'état-major. Les subventionnants par MM. le comte G. Borromeo et les ingénieurs chev. E. de Capitani, chev. N. Gallino et F. Pugno. Les séances étaient présidées par M. le marquis P. de Nobili, sous-secrétaire d'Etat au ministère du Trésor.

vait plus devant elle, pour exploiter une ligne située sur son territoire, une société commerciale soumise à toutes les lois du royaume et à toutes les décisions officielles, mais un Etat étranger, neutre à la vérité, mais dont les intérêts pouvaient être opposés aux siens. L'état-major prétendait qu'au point de vue militaire, les garanties dont il s'était contenté de la part d'une compagnie ne pouvaient pas être assumées par un Etat. A son avis, l'Italie se trouvait dans la nécessité de pourvoir elle-même à l'exploitation du tronçon d'Iselle à Domo. Il lui était impossible de consentir à ce que le transport des hommes et du matériel destinés aux fortifications de la frontière eût lieu sous l'escorte d'un personnel étranger. Il fallait stipuler tout au moins que le contrôle des travaux confiés à la Suisse ne concernait pas les ouvrages militaires ; les agents italiens devaient au contraire avoir le droit de circuler dans la partie du souterrain soumise à leur juridiction, et d'y placer des corps de garde et des sentinelles. Le secret sur les mouvements des troupes et le matériel de guerre exigés par l'approvisionnement et l'armement des forts ne serait effectivement sauvegardé que par une administration italienne.

La délégation suisse répondait que l'exploitation de la ligne d'Iselle à Domo par les chemins de fer suisses était le corollaire de la création d'une gare internationale dans cette ville. Le choix de Domo avait été concédé par le Conseil fédéral parce que sa responsabilité pour la conduite des trains s'étendait jusque-là. Le changement du personnel d'accompagnement ne pouvait pas s'opérer à Iselle, même en faisant abstraction des exigences techniques, si tous les autres services suisses restaient à Domo. Au surplus, la souveraineté

de l'Italie n'avait pas subi d'atteinte par le fait que les messageries suisses exerçaient le service postal jusqu'à Domo et à Chiavenna.

Après de longs débats, on adopta un compromis qui exemptait du contrôle suisse les ouvrages militaires, donnait à l'Italie toute garantie pour assurer le secret sur la nature et la position de ces travaux, et lui réservait le droit d'exiger les mesures qu'elle considérerait comme indispensables dans l'intérêt de l'armée. Les chemins de fer suisses conservaient le service des trains jusqu'à Domo d'Ossola.

La question de la double voie fut également résolue par une transaction. Le chiffre du produit brut à partir duquel la Suisse s'engageait à construire la double voie fut élevé de 40 000 à 50 000 fr. par km. de longueur effective ; l'Italie fut exemptée de sa subvention éventuelle et tenue seulement de doubler la voie entre Iselle et Domo.

Le délai de 30 ans fixé pour le rachat de la concession de la part de l'Italie fut réduit à 15 ans après l'ouverture à l'exploitation. La section de la frontière à Iselle peut donc être rachetée à partir du 1^{er} juin 1921. Les subventions seront réduites en totalité du prix de rachat si la reprise n'a lieu qu'après 30 ans, et seulement pour le chiffre des versements, si elle est déjà dénoncée à la première échéance.

La question la plus discutée fut celle de la participation de l'Italie à la gestion de la ligne du Simplon. Depuis 1895, les représentants italiens siégeaient au Conseil d'administration du Jura-Simplon au même titre que leurs collègues suisses nommés par les cantons ou les actionnaires. Il n'était pas possible de les admettre dans le Conseil des Chemins de fer fédéraux,

composé exclusivement de délégués de l'Etat. Après mûr examen, on convint d'instituer une commission spéciale, ayant siège à Berne, comprenant 14 membres, dont chacun des deux gouvernements nommerait la moitié, et qui serait présidée *ex officio* par le président de la Direction générale des C. F. F. Elle aurait pour mission de veiller au développement du trafic de la ligne internationale, d'émettre des vœux et de signaler les réformes à introduire, de contrôler les comptes de construction et d'exploitation et les bilans, ainsi que les horaires et les tarifs, et de soumettre aux gouvernements intéressés toutes les propositions utiles à la prospérité de l'entreprise. Il fut stipulé formellement qu'elle ne pourrait voter aucune résolution ayant un caractère obligatoire, et que son rôle resterait purement consultatif. Ses attributions n'en conservaient pas moins une sérieuse importance, égale sinon supérieure à celle de la représentation italienne au Jura-Simplon, où elle ne comptait que 6 membres sur 72.

Les ratifications furent échangées à Rome en juillet 1904. La nationalisation des chemins de fer italiens ayant suivi de près celle du Jura-Simplon, les arrangements prévus par la convention de jonction furent conclus entre les deux administrations, représentées par leurs directeurs, MM. Bianchi et Weissenbach. Ils embrassent deux accords datés du 10 février 1906, l'un pour l'exploitation de la section d'Iselle à Domo, et l'autre pour la gare internationale, et contiennent, le premier les règles applicables au service des trains et des stations, à la fourniture du matériel, aux horaires, à la responsabilité en cas d'accident, aux redevances, aux cartes de libre parcours, et le second les prescriptions relatives à la gare commune, les conditions tech-

niques, les règles concernant l'exploitation, l'échange du matériel roulant, la discipline du personnel, les recettes et dépenses communes, et la solution des litiges par l'arbitrage.

Outre ces arrangements convenus entre les deux administrations ferroviaires, cinq conventions internationales spéciales, conclues dans le même esprit de bonne entente entre les représentants officiels des deux pays, régissent dans la gare de Domo et sur la ligne de cette gare à Brigue, les services suivants : les postes, les douanes, les télégraphes, la police et le service de police sanitaire (épidémies et épizooties).

Ces cinq conventions, dont une conférence réunie à Milan a arrêté le texte d'après un projet de M. Manuel, directeur aux C. F. F., portent la date du 24 mars 1906. Elles figurent avec les traités et accords mentionnés plus haut dans un recueil publié par la Direction du 1^{er} arrondissement des Chemins de fer fédéraux, sous le titre : *Simplon, Traités et conventions, Lausanne 1906.*

CHAPITRE VI

Les voies d'accès.

La double voie. — Correction du Frasnè-Vallorbe. — La Faucille
Le Saint-Amour-Bellegarde. — Le Lötschberg. — La Conférence
franco-suisse. — Le Moutier-Lonjeau. — Le projet de convention
douanière internationale. — Le rachat de Genève-La Plaine. — Le
raccordement. — Lignes Coni-Nice et Martigny-Turin.

L'établissement des voies d'accès au Simplon ne semblait pas devoir présenter de difficultés. Du côté nord, les rails suisses arrivaient à pied d'œuvre, et, sur le versant méridional, l'Italie s'était engagée à prolonger les siens jusqu'à Iselle. L'équipement d'une grande ligne internationale comportait toutefois d'importants parachèvements : il fallait transformer les gares de Brigue et de Domo conformément à leur nouvelle destination, et doubler la voie sur tout le parcours de Vallorbe à Domo, savoir : en Suisse, de Vallorbe à Lausanne (Daillens) et de Villeneuve à Brigue, en tout 143 km., et en Italie, d'Iselle à Domo (19 km., dont l'exécution devait coïncider avec celle de la seconde galerie). Il ne manque plus aujourd'hui que 50 km. en Suisse (Riddes-Granges et Sierre-Viège), qui figureront prochainement au budget. Entre le Simplon et Milan, il reste à doubler 82 km., de Domo à Gallarate.

En France, le raccordement de Pontarlier à Vallorbe était à voie unique, mais dès 1881 la commission par-

lementaire chargée de rapporter sur le percement du Simplon avait signalé les mauvaises conditions d'altitude et de pente dans lesquelles s'opérait entre Dijon et Lausanne la traversée de la chaîne du Jura, et recommandé de l'améliorer. Les études démontrèrent la possibilité d'une correction qui diminuait le parcours tout en permettant une meilleure exploitation. Le projet communiqué au gouvernement français en 1883 abrégait de 17 km. la distance absolue de Paris au Simplon et abaissait le point culminant de 117 m. Ce n'est pourtant qu'en 1899, une fois le percement du tunnel assuré, que la Compagnie P. L. M. reconnut l'opportunité de substituer au détour par Pontarlier la ligne directe de Frasné à Vallorbe, et arrêta avec la direction du Jura-Simplon les bases d'un accord dont l'initiative revenait à M. Emile Colomb. La construction de la nouvelle ligne, y compris le souterrain de 6104 m., incombait au P.-L.-M. La part de la Suisse consistait à établir une gare commune à Vallorbe, moyennant une annuité conventionnelle à verser par la Compagnie française, et à doubler la voie sur la section de Vallorbe à Daillens, qui devait être corrigée suivant les besoins d'une voie ferrée internationale. Le Conseil fédéral, au nom des futurs Chemins de fer fédéraux spécialement intéressés, accepta cette combinaison, qui excluait toute subvention, et consentit à ce que les dépenses fussent ajoutées au compte de construction pour être remboursées au Jura-Simplon lors du rachat de son réseau.

Les études sur le terrain furent faites en 1900. La concession pour le tronçon suisse (1425 m.) fut accordée en 1902 au Jura-Simplon pour le compte du P. L. M., avec droit de retour à la Suisse en 1958, date de l'ex-

piration des concessions françaises à la même Compagnie. L'exploitation était attribuée en entier au P. L. M., et les tarifs français appliqués sur tout le parcours.

On pouvait croire la construction du Frasnè-Vallorbe assurée par l'arrangement de 1902 entre le P. L. M. et le Jura-Simplon, mais l'entreprise devait se heurter encore à de nombreuses difficultés. Les changements fréquents de ministères, mis à profit par les concurrents, amenaient à leur suite de nouveaux projets. C'est ainsi qu'en 1905 le percement du mont Blanc fut envisagé sérieusement par le P. L. M. De son côté, M. le ministre Maruéjouls avait mis à l'étude la correction de Mouchard à Andelot et celle de Bussigny à Vallorbe, qui devaient compléter le raccourci déjà concessionné. Le canton de Vaud était prêt à construire ce dernier tronçon à ses frais. Cette solution, accueillie froidement à Berne, fut abandonnée, mais le P. L. M. ne consentit à se charger d'une nouvelle combinaison que moyennant une participation de deux millions du canton de Vaud. Consentie en 1906 par le Conseil d'Etat, cette subvention fut ratifiée par le Grand Conseil vaudois en 1910, après la mise en vigueur de la convention des voies d'accès au Simplon.

Pendant que les négociations se poursuivaient pour l'amélioration du passage du Jura à Vallorbe, une campagne s'engageait des deux côtés de la frontière, mais principalement à Genève, pour substituer à ce raccourci un tracé auquel ses promoteurs attribuaient des avantages considérables.

Ce devait être la ligne la plus courte de Paris à Genève, et en tenant compte des distances virtuelles, de Paris au Simplon, en même temps qu'une voie

d'accès nouvelle vers l'Italie, par le chemin de fer projeté du mont Blanc ou du Petit-Saint-Bernard. Elle ne pouvait manquer d'englober dans son réseau d'influence plus de la moitié de la France, et de servir de lien entre l'Amérique et la Suisse par les ports de l'ouest. Elle devait même devenir la grande voie internationale entre l'Amérique et l'Orient de l'Europe¹.

Cette ligne était celle de la *Faucille*, destinée à relier directement Dijon à Genève par Lons-le-Saulnier et Saint-Claude, à l'altitude maximale de 559 mètres, avec des rampes ne dépassant pas 10 ‰. Elle comprenait trois tunnels, d'une longueur totale de 35 km., et les frais étaient évalués à 120 millions selon les uns, et d'après les autres à 250 millions.

Ce projet fut lui-même immédiatement concurrencé par un autre, devisé à 80 millions, que recommandaient les représentants des départements de la Haute-Savoie, de l'Ain, de Saône-et-Loire et du Rhône, et qui consistait à relier Dijon par Saint-Amour avec Bellegarde, à travers le Jura et l'Ain. Tandis que le trafic de la *Faucille* en provenance ou à destination du Simplon se partageait entre les deux rives du lac Léman, celui du Saint-Amour restait jusqu'à la frontière valaisanne sur des rails français. Ses partisans faisaient valoir avant tout l'objection politique contre un projet de ligne française coupée au milieu de son parcours par un territoire étranger, que les populations des quatre arrondissements français de Thonon, Bonneville, Saint-Julien et Gex seraient obligés d'emprunter pour communiquer avec Paris. La délicate question de la neutralité militaire de la Haute-Savoie et de la zone franche

¹ J. Brunhes. Les relations entre la France et la Suisse. 1906. P. 25 et 28.

aggravait les difficultés. On relevait aussi les frais énormes de l'établissement de cette ligne, que la subvention de 20 millions promise par Genève ne suffirait pas à rendre productive. Que si, pour remplacer les trois grands tunnels de base, on construisait des tunnels d'altitude, plus courts et moins coûteux, le mérite du projet disparaissait. Une autre objection découlait de l'aléa géologique que présentent tous les souterrains du Jura, surtout ceux qui atteignent les hauteurs, tandis que la voie de Saint-Amour traverserait une région où des risques pareils à ceux de la Faucille ne sont plus à craindre¹.

La Compagnie P. L. M., sollicitée des trois côtés, donna la préférence au Frasnè-Vallorbe et maintint ses engagements de 1902. L'entrée en scène du Lötschberg avait compliqué la situation. A la suite d'une campagne persévérante, dont l'initiative revenait à M. Teuscher, ancien conseiller d'Etat, l'opinion publique bernoise s'était prononcée énergiquement pour cette entreprise, qui réalisait les anciens projets du Grimsel et de la Gemmi. Une première concession fut accordée en 1891 par l'Assemblée fédérale sur la base des plans de M. Teuscher, auxquels M. l'ingénieur de Stockalper essaya sans succès d'opposer un chemin de fer prolongeant la ligne du Simmenthal et débouchant en Valais par un tunnel sous le Wildstrubel. Une variante proposée par M. Beyeler aurait relié Berne à Zweisimmen par une ligne directe à travers le Stockhorn. La concession passa en 1899 au canton de Berne, et après un rapport géologique favorable de MM. de Fellenberg, Kissling et Schardt, les études définitives furent confiées aux ingénieurs Hittmann et Greulich, dont le

¹ *J. Berge*. Voies d'accès à Genève. P. 27.

projet fut officiellement accepté. Avant de procéder à l'exécution, il fut soumis à l'examen d'une commission internationale composée de MM. Colombo, ancien ministre à Milan, Garnir, chef d'exploitation des chemins de fer belges, et Pontzen, ingénieur civil à Paris. Le préavis des experts, prévoyant des déclivités maximales de 15 ‰ et la traction à vapeur, donna d'abord la préférence au projet Beyeler, mais après comparaison des différents tracés en présence, révisés par un consortium d'entreprises franco-suisse, le Conseil exécutif se prononça pour une ligne par le Lötschberg avec des rampes de 27 ‰ et l'emploi de la traction électrique. Le Grand Conseil adopta ces conclusions le 27 juin 1906, et décida qu'en application de la loi de 1902 sur les subventions aux nouveaux chemins de fer, l'Etat de Berne participerait par une souscription d'actions de 17 500 000 fr. à la construction du chemin de fer du Lötschberg. Cette résolution permit de constituer sur-le-champ la Société, qui prit le nom de Compagnie des Alpes bernoises (Berne-Lötschberg-Simplon, B. L. S.), et de commencer les travaux, dont fut chargé un syndicat d'entrepreneurs français¹, qui s'engagea à terminer la ligne et à la livrer à l'exploitation le 1^{er} mars 1912.

Grâce à une subvention fédérale de 6 millions, il fut possible d'exécuter immédiatement le grand souterrain en double voie, et de construire les rampes d'accès en prévision du doublement futur des rails. Les travaux furent activement poussés, et ils eussent été terminés pour la date convenue, sans deux catastrophes qui firent de nombreuses victimes en 1908. Le 29 février, une avalanche poudreuse détruisit l'hôtellerie de l'en-

¹ MM. Félix Allard et consorts.

treprise à Goppenstein, en tuant 12 personnes. Le 24 juillet, une irruption d'eau et de matériaux se produisit dans le tunnel, sous la vallée de Gastern, ensevelissant 25 ouvriers sous les débris. Le tracé dut être légèrement modifié, mais les travaux furent repris sans délai. En même temps, la ligne de Spiez à Frutigen, acquise par la Compagnie en 1907, était mise en état de satisfaire aux exigences d'un service de transit international, et aménagée pour l'application de la traction électrique. La direction du B. L. S. avait choisi le système du courant alternatif monophasé, qui n'était encore adopté par aucune ligne à fort trafic. La section de Spiez à Frutigen permettait d'expérimenter ce nouveau mode de traction dans les conditions les plus favorables. L'Assemblée fédérale vota la réunion des deux concessions de Spiez-Frutigen et de Frutigen-Brigue en une seule, à laquelle vint s'adjoindre plus tard (1912) celle du chemin de fer du lac de Thoune, y compris le service de navigation des lacs de Thoune et de Brienz. La fusion de toutes ces entreprises avait été facilitée par les mesures financières consenties quelque dix ans auparavant, au cours d'une crise qui menaçait l'existence de la Compagnie du lac de Thoune, par le Jura-Simplon, lequel put ensuite céder au canton de Berne le lot important d'actions de cette Société qu'il possédait, avec celles de la ligne du Bodeli (Därligen-Interlaken-Bönigen), dont il était devenu propriétaire à la même époque.

Le réseau du Lötschberg était ainsi constitué. La participation de l'Est français lui assurait un notable trafic, dont l'intensité était destinée à s'accroître du fait de l'accession du Moutier-Granges. Ce tronçon de 12 km., dont la concession accordée en 1903 fut trans-

férée en 1909 à la Compagnie des Alpes bernoises, créait un raccourci considérable entre Delle et Bienne, mais il n'était possible de le construire à cause de son isolement, que si les Chemins de fer fédéraux, dans le réseau desquels il s'intercalait, se chargeaient de l'exploiter. La Direction générale, pressentie dès 1907 par le Conseil exécutif bernois, répondit par un refus, motivé par le fait qu'elle s'était opposée à l'octroi de la concession. L'intervention du Conseil fédéral finit par amener une entente, qui coïncida avec l'adoption de la convention des voies d'accès du Simplon.

La conférence franco-suisse chargée d'élaborer ce traité se réunit à Berne le 16 mars 1908, sous la présidence de M. von Arx, président du Conseil d'administration des C. F. F. Elle avait pour programme et pour guide une « note diplomatique », arrêtée de concert entre les deux gouvernements, et dont le texte mérite d'être reproduit intégralement, vu son importance historique et documentaire :

Note diplomatique du 11 février 1908.

En vue d'arriver à résoudre, au mieux des intérêts des deux pays, la question des lignes d'accès au Simplon, le Gouvernement de la République française et celui de la Confédération suisse ont arrêté les bases préliminaires d'un projet de discussion et d'entente, à savoir :

1. Les deux gouvernements admettent en principe que la solution complète qui est de nature à donner satisfaction aux intérêts des deux pays doit être cherchée dans la construction de la ligne de Frasne à Val-lorbe par le Mont-d'Or et de Lons-le-Saulnier à Genève

par la Faucille sans que l'admission de ce principe implique l'exécution simultanée de ces deux lignes.

2. En vue de la réalisation de ces projets, ils posent comme bases d'une entente les conditions suivantes :

a) Rachat par la Suisse ou par le canton de Genève de la gare de Cornavin et du tronçon de La Plaine à Genève, étant entendu que l'exploitation de ce tronçon continuera à se faire par la Compagnie P. L. M. sous des conditions à déterminer.

b) Engagement à prendre par la Suisse de construire sur la base d'un plan technique et financier à arrêter avec le Gouvernement de Genève, le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives dans la direction d'Annemasse et de la Savoie et d'en commencer les travaux à une époque déterminée. L'exécution de cet engagement ne s'imposera toutefois à la Suisse qu'autant que la réalisation du projet de la Faucille sera assurée.

En aucun cas le Gouvernement fédéral ne sera tenu de participer aux frais de construction de cette dernière ligne, mais par contre il ne fera pas d'obstacle à ce que le Gouvernement de Genève y contribue financièrement.

De son côté, l'Etat français n'aura pas à prendre une part quelconque aux frais de construction du raccordement dont il s'agit, ni de la section de la ligne de Lons-le-Saulnier à Genève, située sur le territoire suisse.

c) Entente à intervenir entre les deux gouvernements, soit entre la Compagnie du P. L. M. et les C. F. F. sur le partage du trafic sur rails français à destination

du Simplon entre la rive droite et la rive gauche du Léman.

Cette entente devra prévoir, en outre, dans l'intérêt des voyageurs et des marchandises de ou pour la France transitant à travers le canton de Genève, l'exonération des formalités douanières dans la même mesure que cette exonération est appliquée aux voyageurs et aux marchandises en transit à travers les cantons de Bâle et Schaffhouse sur la ligne de Carlsruhe à Constance.

d) Etude des rectifications à exécuter en Suisse comme conséquence de la construction du Frasnè-Vallorbe.

3. L'exécution de la ligne de Frasnè à Vallorbe devra se faire aux conditions du traité du 14 octobre 1902, signé par la Compagnie P. L. M. et par l'ancienne Compagnie du Jura-Simplon. Reste réservé l'examen des compensations éventuelles qui seraient justifiées par le délai écoulé depuis cette date.

4. Le Conseil fédéral s'engage à apporter l'adhésion du Gouvernement de Genève aux dispositions ci-dessus.

5. Une conférence des délégués des deux pays se réunira le 16 mars 1908, à Berne, pour discuter un projet d'entente sur les bases indiquées par la présente note, ainsi que toutes autres questions connexes.

Les délégations étaient composées comme suit :

Délégation française.

- M. LAURENT, premier président de la cour des comptes ;
- M. SERGENT, directeur du mouvement général des fonds
au ministère des finances ;
- M. MOCQUERY, inspecteur général des ponts et chaus-

sées, directeur du contrôle du réseau Paris-Lyon-Méditerranée ;

M. FONTANEILLES, ingénieur en chef des ponts et chaussées, adjoint à la direction des chemins de fer ;

M. DE BILLY, secrétaire d'ambassade de première classe.

Délégation suisse.

M. VON ARX, conseiller aux Etats, président du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux ;

M. WINKLER, directeur du service technique du Département fédéral des chemins de fer ;

M. WEISSENBACH, président de la direction générale des Chemins de fer fédéraux ;

M. COLOMB, membre de la direction générale des Chemins de fer fédéraux ;

M. STOCKMAR, président de la direction du 1^{er} arrondissement des Chemins de fer fédéraux ;

M. PESTALOZZI, directeur du service administratif du département fédéral des chemins de fer.

De sérieuses divergences se manifestèrent dès le début, lorsque la délégation française eut énuméré les améliorations du réseau suisse que son gouvernement demandait « en contre-partie du Frasne-Vallorbe », et que l'ambassadeur, M. d'Aulnay, avait fait prévoir sans les préciser, savoir :

1° La rectification de la section Vallorbe-Bussigny, comme entachée de trop de sinuosités et de déclivités.

2° La réouverture à l'exploitation du tronçon Morges-Bussigny, afin de pouvoir faire circuler des trains directs Paris-Genève en évitant le rebroussement de Lausanne.

3° La mise en double voie de la ligne Saint-Maurice-

Annemasse et le partage du trafic marchandises franco-italien entre les chemins de fer des deux rives du lac Léman, selon le principe de l'itinéraire le plus court.

4° L'exécution du raccourci de Moutier à Granges, prolongé sur Lyss, en vue d'attirer sur les rails de la Compagnie de l'Est le trafic de l'Angleterre et du Nord de la France à destination du Simplon.

L'arrangement concernant le rachat de la gare de Cornavin, le raccordement des deux gares et la construction de la Faucille, ne paraissait pas devoir être combattu.

La délégation suisse, après avoir constaté que la Confédération et le canton de Genève consentaient des sacrifices considérables en faveur de la Faucille et du - Frasnè-Vallorbe, opposa aux demandes françaises :

1° L'insuffisance du trafic de Vallorbe, qui ne justifiait même pas la double voie existante, de sorte qu'un nouveau doublement sur Bussigny passerait pour une dilapidation des deniers publics ;

2° l'inutilité du raccourci Bussigny-Morges dès que la nouvelle gare de Renens serait terminée ;

3° l'intention de la Suisse de faire pour Saint-Maurice-frontière ce que la France ferait pour Annemasse-frontière ;

4° enfin, la difficulté d'admettre dans le cercle de la discussion la question du Moutier-Granges, ligne interne suisse, sans aucun caractère international, qui ne pouvait pas, d'après sa concession, être continuée ailleurs que sur Bienne et Soleure, et dont les C. F. F. refusaient l'exploitation.

Après huit jours de délibérations, l'accord s'était fait sur les points suivants :

1° La rectification du Frasnè-Vallorbe serait effectuée

par le Gouvernement français dans les conditions prévues par le traité P. L. M.-J. S. de 1902, avec les modifications exigées par les circonstances.

2° Le tronçon Morges-Bussigny serait ouvert en cas de besoin reconnu par les deux administrations.

3° La voie serait doublée entre Saint-Maurice et la frontière en même temps que sur la section de la frontière à Annemasse. Les trains seraient mis en correspondance avec ceux de Lausanne-Brigue, et la rive française du Léman recevrait la part du trafic marchandises franco-italien pour laquelle elle offrait la voie la plus courte.

4° Les deux gouvernements s'engageaient à favoriser la réussite du chemin de fer de la Faucille. La Suisse pourrait racheter la gare de Cornavin et le tronçon de La Plaine à l'amiable ou sur la base des actes de concession. Elle se chargerait du raccordement de Cornavin-Annemasse dès que la réalisation du projet de la Faucille serait assurée. Les facilités douanières prévues dans la note du 11 février pour le trafic de transit de la Faucille étaient confirmées. A part la subvention de Genève, les deux gouvernements ne participeraient qu'aux frais de construction des lignes situées sur leur territoire.

Les questions suivantes restaient en suspens :

- a) la rectification de Vallorbe à Bussigny ;
- b) l'exécution du raccourci de Moutier à Granges (Lonjeau) ;
- c) l'exploitation du raccordement, y compris les tarifs ;
- d) le partage du trafic de la Faucille entre les deux rives.

Le 23 mars, la conférence s'ajourna pour prendre de

nouvelles instructions. Elle ne se rassembla que le 1^{er} juin 1909. Dans l'intervalle, des conversations diplomatiques avaient quelque peu déblayé le terrain. Les conditions d'exécution du Frasne-Vallorbe, avec les modifications convenues entre les administrations ferroviaires, furent adoptées sans opposition. Il en fut de même de la création d'une gare internationale à Vallorbe, proposée par la France, de la réouverture éventuelle du tronçon Morges-Bussigny, du doublement de la voie sur la rive gauche du lac Léman, du partage du trafic franco-italien entre les deux rives, des conditions du rachat de la gare de Cornavin et de la section de La Plaine, et du raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives. Les principales difficultés concernaient la Faucille, la rectification de Vallorbe à Bussigny, et le raccourci de Moutier à Granges (Lonjeau), avec son prolongement sur Lyss.

Dans le but de donner satisfaction à Genève, la délégation suisse demanda successivement que la France s'engageât à construire la Faucille dans le délai de vingt ans, ou sinon lorsque la justification financière serait officiellement reconnue suffisante. Malgré tous ses efforts, elle ne put obtenir aucune concession sur ce point.

La correction de Vallorbe-Bussigny était réclamée avec insistance par le Gouvernement français qui, fidèle à sa politique d'équilibre entre les grandes compagnies, voulait en faire pour le P. L. M. le pendant du Moutier-Granges demandé par l'Est. Une proposition d'abandonner la construction au canton de Vaud fut repoussée. On convint à la fin d'en prendre note comme d'une solution d'avenir, dont l'étude ferait l'objet de

nouvelles négociations lorsque le développement du trafic l'exigerait.

On écarta au moyen de la même formule le prolongement du Moutier-Granges sur Lyss, qui eût créé une concurrence inacceptable pour les Chemins de fer fédéraux.

La question la plus épineuse était celle du Moutier-Granges (Lonjeau). Elle fut cependant résolue facilement grâce à l'intervention du Conseil fédéral, sur l'invitation duquel une entente était intervenue entre les C. F. F. et la Compagnie des Alpes bernoises, concessionnaire de la ligne.

Aux termes de cet accord, les C. F. F. se chargeaient de l'exploitation au prix coûtant majoré d'une somme équitable pour frais généraux et abandonnaient au Moutier-Granges, pour les relations où il représentait l'itinéraire court, le 70 % du trafic marchandises. Le gouvernement français, de son côté, autorisait la Compagnie de l'Est à participer à la formation du capital par une somme de 10 millions qu'elle aurait dû verser à l'Etat à titre de garantie d'intérêts.

Le 10 juin, la conférence arrêta définitivement la convention dont la teneur suit :

Article premier. — Le Gouvernement français assurera l'établissement de la rectification Frasne-Vallorbe sur territoire français et autorisera la Compagnie P. L. M. à se charger de la construction et de l'exploitation de la partie située sur territoire suisse.

Article 2. — Les travaux d'exécution de la ligne de Frasne à Vallorbe devront s'exécuter aux conditions du traité du 14-15 octobre 1902, signé par la Compagnie P. L. M. et par l'ancienne Compagnie du Jura-

Simplon, modifiée par l'avenant du 7-8 juin 1909, intervenu entre les Chemins de fer fédéraux et la Compagnie P. L. M.

La gare de Vallorbe sera, au point de vue douanier, gare internationale. Les installations destinées aux services des douanes devront faire l'objet d'une acceptation préalable des deux Gouvernements intéressés.

Le délai fixé par l'article 26 du traité précité sera prolongé jusqu'au 31 décembre 1910.

Article 3. — L'étude d'un raccourci de Bussigny à Vallorbe fera l'objet de nouvelles négociations entre les deux Etats lorsque les deux administrations de chemins de fer intéressées jugeront que le développement du trafic en exige l'établissement.

Article 4. — Les administrations intéressées faciliteront la circulation directe des voitures à voyageurs de Paris à Genève, via Mouchard-Vallorbe et vice versa.

Au cas où la Compagnie P. L. M. créerait, de concert avec les Chemins de fer fédéraux, des trains directs spécialisés de Paris sur Genève et réciproquement, ces trains seraient acheminés par le raccourci Bussigny-Morges.

Article 5. — Les Chemins de fer fédéraux assureront, dans des conditions satisfaisantes, des continuations aux trains de la rive française du Léman et mettront, dans la mesure du possible, les trains de St-Maurice au Bouveret en correspondance avec ceux de la ligne de Lausanne à Brigue et vice versa.

Article 6. — La ligne de la rive française du Léman recevra la part du trafic marchandises franco-italien pour laquelle elle offre la voie la plus courte, sauf la dérogation prévue à l'article 17 ci-après.

Article 7. — Dans le cas où le Gouvernement français déciderait de doubler la ligne de la rive française du Léman, le Gouvernement fédéral s'engage, de son côté, à doubler également la voie entre St-Maurice et la frontière, étant entendu que le doublement sur territoire suisse sera terminé en même temps que le doublement du tronçon Annemasse-Saint-Gingolph frontière.

Article 8. — Lorsque l'accord intervenu entre l'administration des Chemins de fer fédéraux et les nouveaux concessionnaires de la ligne de Moutier à Granges pour le partage du trafic sera définitif, le Gouvernement français autorisera la Compagnie de l'Est à participer à la formation du capital nécessaire à l'exécution de cette ligne, sous réserve qu'elle sera terminée deux ans après l'achèvement de la ligne du Lötschberg.

Article 9. — Lorsque la Confédération ou le canton de Genève usera de la faculté de rachat en ce qui concerne la gare de Cornavin et le tronçon de Genève à La Plaine, le rachat s'effectuera conformément aux conditions des actes de concession ou sur des bases arrêtées à l'amiable entre les administrations des chemins de fer intéressées.

Article 10. — Les trains de la Compagnie P. L. M. venant de Bellegarde continueront comme actuellement à avoir leur point terminus à Genève et inversement.

Les Chemins de fer fédéraux s'entendront avec la Compagnie P. L. M. au sujet des conditions techniques et financières relatives à la circulation des trains dans la section rachetée, ainsi qu'à leur admission dans la gare de Genève-Cornavin.

Article 11. — Les prescriptions de la législation

suisse concernant les tarifs des Chemins de fer fédéraux seront appliquées sur la ligne de Genève-Cornavin à La Plaine frontière.

Toutefois les tarifs du réseau P. L. M. (intérieurs et communs) seront applicables sur cette ligne au trafic international (voyageurs et marchandises) en provenance ou à destination de la France et des au delà. Pour l'application de ces tarifs, les parcours français se cumuleront avec les parcours suisses et il n'y aura pas de droits de transmission à la frontière franco-suisse.

Article 12. — Quand le Gouvernement français procédera à la construction d'une ligne de Lons-le-Saunier à Genève, par la Faucille, le Gouvernement fédéral fera le nécessaire pour en assumer la réalisation sur le territoire de la Confédération.

Article 13. — A cet effet, le Gouvernement fédéral s'engage à construire, sur la base d'un plan technique et financier à arrêter avec le Gouvernement de Genève, le raccordement de la gare de Cornavin à celle des Eaux-Vives.

L'exécution de cet engagement ne s'imposera toutefois à la Suisse qu'autant que la réalisation du projet de la Faucille sera assurée, l'achèvement du raccordement devant être effectué à l'époque où la ligne de la Faucille sera ouverte à l'exploitation.

Article 14. — En aucun cas le Gouvernement fédéral ne sera tenu de participer aux frais de construction de la ligne de la Faucille ; mais, par contre, il ne fera pas obstacle à ce que le gouvernement de Genève y contribue financièrement.

De son côté, l'Etat français n'aura pas à prendre part aux frais de construction du raccordement dont il

s'agit ni de la section de la ligne de Lons-le-Saunier à Genève située sur territoire suisse.

Article 15. — L'exploitation de la ligne de raccordement par les Chemins de fer fédéraux s'étendra jusqu'à Annemasse.

Les Chemins de fer fédéraux assureront dans des conditions satisfaisantes, à la demande de la Compagnie P. L. M., la continuation des trains directs ou la circulation des voitures directes venant de la Faucille à destination de Genève ou de la Haute-Savoie par le raccordement et vice versa.

Les deux administrations s'entendront au sujet des conditions techniques et financières relatives à la circulation des trains et voitures ainsi qu'à leur admission dans les gares de Genève-Cornavin et d'Annemasse.

Article 16. — Les prescriptions de la législation suisse concernant les tarifs des Chemins de fer fédéraux seront appliquées sur les sections de Meyrin frontière à Genève-Cornavin et de Genève-Cornavin à Annemasse frontière.

Toutefois les tarifs du réseau P. L. M. (intérieurs et communs) seront applicables sur ces sections au trafic de transit et au trafic international (voyageurs et marchandises) en provenance ou à destination de la France et des au delà. Pour l'application de ces tarifs, les parcours français se cumuleront avec les parcours suisses, et il n'y aura pas de droits de transmission aux frontières franco-suisses.

Article 17. — Le trafic marchandises franco-italien, dans les deux sens, dont l'itinéraire court s'établira par la Faucille et le Simplon, sera partagé par moitié entre les lignes de la rive droite et de la rive gauche du Léman.

Le trafic de Genève-local (Genève-Cornavin et stations du raccordement, non compris Genève-Eaux-Vives) avec l'Italie par le Simplon, dans les deux sens, demeure réservé aux Chemins de fer fédéraux. Ne seront pas considérées comme trafic de Genève-local les marchandises en provenance ou à destination de la France et des au delà ayant fait l'objet d'une réexpédition à Genève sans avoir quitté la gare ou les entrepôts soumis à la surveillance du chemin de fer.

Article 18. — Les voyageurs et les marchandises de ou pour la France transitant à travers le canton de Genève seront exonérés des formalités et des taxes douanières dans la même mesure où cette exonération est appliquée aux voyageurs et aux marchandises en transit à travers les cantons de Bâle et de Schaffhouse sur la ligne de Carlsruhe à Constance.

Article 19. — L'administration des Chemins de fer fédéraux conservera, tant sur la ligne de La Plaine à Genève-Cornavin que sur celle de Genève-Eaux-Vives à Annemasse, le personnel de nationalité suisse en service sur ces sections.

Elle se concertera avec la Compagnie P. L. M. pour réintégrer sur le réseau de cette compagnie, dans un délai maximum de deux ans après la reprise de chaque ligne, le personnel de nationalité française qui ne sera plus nécessaire dans la situation nouvelle et pour maintenir à ce personnel les avantages dont il jouit au point de vue des salaires et de la retraite.

Article 20. — Dans le cas du rachat du réseau de la Compagnie P. L. M., l'Etat français serait substitué à la Compagnie en tout ce qui concerne l'exécution des dispositions ci-dessus.

Article 21. — La présente convention sera ratifiée

et les ratifications en seront échangées à Berne, au plus tard le 31 décembre 1909.

Elle entrera en vigueur le jour de l'échange des ratifications.

Le traité porte la date du 18 juin. Les ratifications furent échangées le 31 décembre 1909.

Le projet définitif du Frasnè-Vallorbe ayant été approuvé en 1910 de part et d'autre, les travaux commencèrent aussitôt, mais l'avancement fut retardé par des difficultés exceptionnelles. La ligne est à deux voies sur toute sa longueur de 25 km., dont 2500 m. en Suisse. Les souterrains sont au nombre de cinq ; le seul important est celui du Mont d'Or, long de 6104 m., dont 991 en Suisse. Le percement eut lieu le 2 octobre 1913, et l'ouverture à l'exploitation de la ligne le 15 mai 1915. La gare internationale de Vallorbe fut inaugurée à la même date.

Au cours de la conférence, la délégation française avait déclaré que son gouvernement verrait avec plaisir que le Conseil fédéral prît l'initiative de réunir un congrès international chargé de déterminer le régime douanier applicable aux gares internationales.

Il lui semblait désirable de généraliser la solution adoptée pour le parcours Paris-Simplon, où une gare commune unique serait substituée aux doubles gares suisse et française de la section de Pontarlier à Vallorbe. On concentrerait ainsi en un seul point les opérations de frontière des bureaux des deux pays concernant les chemins de fer, la douane, la poste, les télégraphes et téléphones, les mesures sanitaires et la police. Ce régime, appliqué avec succès à Domo d'Ossola et qui le serait bientôt à Vallorbe, aurait sa place marquée sur les nouvelles voies appelées à relier pro-

chainement la France avec l'Espagne et l'Italie, c'est-à-dire les transpyrénéens et le Coni-Nice. Il serait sans doute possible d'introduire dans tous les pays, par voie d'entente, cette institution dont profiteraient dans la même large mesure les voyageurs et les marchandises passant d'un Etat dans l'autre. Un programme sommaire énumérait les améliorations qui en résulteraient, entre autres les inspections dans les trains, le transport des bagages en transit sous plomb de douane, les visites à la station d'arrivée, la réduction de la durée des opérations, la coopération des deux douanes, le statut personnel des agents à l'étranger, etc.

Le Conseil fédéral accueillit favorablement ces ouvertures et s'empressa d'en donner connaissance aux gouvernements étrangers, après une enquête à laquelle participèrent la plupart des services administratifs de la Confédération. La question paraissait connexe avec celle d'une convention internationale pour le transport des voyageurs et des bagages, dont il soumit le canevas à une conférence rassemblée à Berne en 1911, comprenant les délégués de quinze Etats. Ceux-ci arrêtaient un texte définitif, qui fut communiqué pour ratification aux gouvernements intéressés. Les événements qui se sont précipités n'ont pas permis de donner suite à ce projet, qui sera sans doute repris, en même temps que celui de la convention douanière, dès que les circonstances le permettront.

Pendant que les travaux du Lötschberg étaient activement poursuivis, la Compagnie des Alpes bernoises adjugeait ceux du Moutier-Lonjeau à la même entreprise, après que le projet général eut été approuvé par le Conseil fédéral le 28 février 1911. Le capital était fixé à 25 millions.

Le 2 juillet 1912, le canton de Berne vota la garantie d'intérêts de l'emprunt de 42 millions, 2^e hypothèque, de la ligne Frutigen-Brigue, dont l'ouverture eut lieu le 27 juin 1913. Le nouveau mode de traction électrique accusa bien au début quelques défauts, mais elles furent aisément écartées, et l'exploitation ne laissa bientôt plus rien à désirer au point de vue du confort et de la sécurité. Les prévisions de rendement ne semblaient pas démenties par les résultats du premier exercice ; on comptait aussi sur l'afflux du Moutier-Lonjeau. Ces calculs furent malheureusement bouleversés par les conséquences de la guerre européenne.

Le doublement de la voie entre Scherzligen et Spiez, l'électrification de cette section et la construction de la nouvelle gare de Spiez furent terminés en 1915. Le Moutier-Lonjeau fut également livré à l'exploitation le 1^{er} octobre 1915. Il diminua la durée du parcours Delémont-Bienne d'une demi-heure pour les express et d'une heure pour les trains omnibus, mais l'arrêt de la circulation à la frontière de Delle et la réduction du nombre des trains entravèrent le développement du trafic que la Compagnie était en droit d'espérer. Elle bénéficia toutefois des deux conventions de partage conclues avec les C. F. F., l'une en 1909 pour le Moutier-Lonjeau, l'autre en 1911 pour le réseau du Lötschberg. La première attribue à la ligne Moutier-Lonjeau, dont la longueur est majorée de 10 km., le 70 % du trafic de transit des marchandises pour autant que la courte distance d'application des tarifs compte par cette ligne. La seconde règle les rapports et conditions de concurrence réciproques dans le trafic des marchandises du parcours de Scherzligen à Brigue. Les deux arrangements, dont les conséquences représentent pour

les C. F. F. un sacrifice annuel de plus de 4 millions, lient les parties contractantes jusqu'en 1920.

La convention des voies d'accès était entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1910. Elle prévoyait le rachat immédiat du tronçon Genève-La Plaine et l'établissement du raccordement Cornavin-Eaux-Vives dès que le percement de la Faucille serait décidé. Le rachat avait déjà fait l'objet d'un accord en 1893 entre le canton de Genève et les Compagnies P. L. M. et J. S., mais le Gouvernement français n'avait pas cru devoir le ratifier. Après la conférence franco-suisse, les nouvelles stipulations ne pouvaient soulever aucune opposition. L'Etat de Genève exerça son droit de rachat en vertu du cahier des charges de 1854, et rétrocéda tous ses droits aux C. F. F., lesquels devinrent propriétaires des deux lignes, celle de Genève à La Plaine, dont ils assumèrent l'exploitation à partir du 1^{er} janvier 1913, et celle des Eaux-Vives à la frontière, dont l'entrée en possession fut fixée au jour de l'ouverture du raccordement. Un contrat entre les C. F. F. et le P. L. M. régla les conditions de la circulation des trains P. L. M. sur la section de La Plaine et de leur admission dans la gare de Cornavin, ainsi que la situation du personnel des gares, des trains et de la voie qui passait au service fédéral ou que la compagnie française réintégrait sur son réseau.

Aux termes du traité, la construction du raccordement était liée à celle de la Faucille, dont la réalisation paraissait lointaine en raison des difficultés de l'entreprise et de l'opposition qu'elle rencontrait en France. A Genève, on craignait avec raison que l'isolement de ce canton ne fût encore aggravé par la création du raccourci Frasnè-Vallorbe et l'amélioration du chemin de

fer de la rive gauche du lac Léman. Dans l'opinion du Conseil d'Etat, ce danger ne pouvait être conjuré qu'en établissant le raccordement à bref délai. L'agglomération de la banlieue genevoise ne serait pas seule à en profiter, car la région savoisiennne verrait disparaître le principal obstacle au développement de ses relations industrielles et commerciales avec les cantons suisses. Le Conseil fédéral entra dans ses vues, et il fut convenu que la construction commencerait le 1^{er} janvier 1918, au plus tard ¹. Le devis s'élève à 28 millions, y compris un million pour la double voie, qui ne doit être posée que lorsque l'accroissement du trafic l'exigera. La dépense sera supportée par les C. F. F. ; la Confédération et le canton de Genève y contribueront par une subvention à fonds perdus, chacun pour un tiers.

La ligne aura une longueur de 17 km. Elle comprend, outre la gare de Cornavin, les stations de Plainpalais-Lancy, Carouge et Eaux-Vives.

Le raccordement se sera fait attendre pendant un demi-siècle, car c'est le 9 février 1870 qu'il avait été décrété d'utilité publique par le Grand Conseil.

Le programme du rachat comprend aussi la réfection de la gare de Cornavin. Le devis sommaire des frais se monte à 25 millions. Les plans seraient déjà établis si la question du transfert de la gare à Beaulieu n'avait pas surgi dans l'intervalle. Le tracé adopté par le raccordement se prête à la jonction avec l'un ou l'autre des deux emplacements. Les circonstances imposent d'ailleurs un ajournement prolongé de la solution définitive.

¹ Les travaux ont commencé en mai 1916.

Le Simplon est appelé à canaliser une partie importante du trafic du chemin de fer en construction de Coni à Nice, avec embranchement sur Vintimille, dont la guerre européenne a retardé l'achèvement. Cette ligne projetée déjà en 1875, mais dont les plans n'ont pu être approuvés des deux côtés qu'en 1906, mettra Turin à 226 km. de Nice et à 187 km. de Vintimille. Une gare internationale douanière analogue à celle de Vallorbe sera créée à Breil. Les travaux sont terminés sur territoire italien ; en France, on prévoit l'ouverture en 1920.

Il est vrai que ce nouveau courant de trafic risque d'être détourné avant de parvenir au Simplon. A plusieurs reprises, on a mis en avant un projet de ligne directe Turin-Martigny, qui réduirait la distance de Turin à Lausanne à 226 km. au lieu de 366 et permettrait d'effectuer le parcours en trois heures. Elle passerait sous le massif du Grand Paradis, se dirigerait ensuite vers l'ouest sur Pré-Saint-Didier et Courmayeur, remonterait le val Ferret italien et pénétrerait en Suisse par un tunnel de 7 km. pour descendre par le val Ferret septentrional sur Orsières et Martigny. Elle serait actionnée par les forces électriques que fourniraient les cours d'eau de la région. Ce projet est dû à M. Marchi, ingénieur à Turin. Il reparaitra peut-être à l'ordre du jour après l'achèvement du Coni-Nice.

En attendant, la route du Grand Saint-Bernard, qui est maintenant ouverte aux automobiles, facilite la circulation entre le lac Léman et la Méditerranée ; elle forme le pendant de la route française des Alpes.

Le Tessin sera prochainement relié au Simplon et à la Suisse occidentale par deux voies ferrées dont le

point de départ est Locarno. La première, longue de 18 424 km., dont 13 776 sur territoire suisse, rejoint Domo d'Ossola par le Centovalli. Elle est terminée, mais le manque de fer et l'impossibilité de recevoir les rails commandés depuis longtemps, retardent l'ouverture.

L'autre ligne reliera Locarno par la rive droite du lac Majeur à la station de Fondo Toce, entre Domo et Arona. Une commission italo-suisse s'est constituée en septembre 1916, sous la présidence du prince G. Borromeo, pour assurer la construction de ce tronçon qui réalisera la jonction du Simplon au Gothard. Le Conseil fédéral propose d'accorder une subvention considérable en faveur de la section suisse de Locarno à Valmara.

CHAPITRE VII

Notes diverses.

Les tarifs. — Le rendement. — Les impôts. — Les grèves. — Relations avec l'Italie. — La délégation internationale. — Le port de Gènes. — La Société Pro Sempione. — L'hospice Bonomelli. Hier et demain.

LES TARIFS

La convention italo-suisse de 1895 prévoit l'application des tarifs suisses sur la section entière du grand tunnel, de Brigue à Iselle. Les taxes pour le transport des marchandises à travers le Simplon pourraient donc être établies sur les bases adoptées par les C. F. F., en tenant compte de la majoration de longueur de 22 km., soit de 11 km. sur chacun des deux territoires, convenue en 1895. Le trafic interne suisse et le trafic international échangé avec l'Italie se trouveraient ainsi sur un pied d'égalité. En 1904, on renonça cependant à cette solution, qui eût créé une disproportion entre le régime du Simplon et celui du Gothard. Cette compagnie percevait en effet, même dans son service interne, des unités de prix plus basses que les C. F. F.; elle accordait en outre pour l'ensemble du trafic échangé avec l'Italie, en transit par son réseau, les taxes réduites des chemins de fer prussiens.

Les réductions du barème interne n'avaient pas d'importance, parce qu'elles étaient compensées par la forte

majoration qui grevait les distances effectives des parcours à fortes rampes, soit 25,6 % pour Pino-Lucerne (195 km.), tandis que la surtaxe n'était que de 11,3 % au Simplon pour une distance égale.

Il n'en résultait pas moins pour le Simplon des prix d'unité un peu plus élevés qu'au Gothard, la distance effective de 195 km. étant comptée pour 217 km. au Simplon et 245 km. au Gothard.

Au delà de cette distance de 195 km., l'application des unités de taxes prussiennes donnait au Gothard une supériorité évidente sur son concurrent, et faisait perdre à la Suisse occidentale les droits qui devaient être acquis à la zone du Simplon. On convint donc d'établir la parité en reportant les taxes de Pino transit-Lucerne transit sur la même distance au départ d'Iselle, aussi bien pour le tarif général que pour les tarifs exceptionnels.

Au delà de ce parcours, on appliqua, comme au Gothard, les taxes normales des C. F. F., et sur les lignes latérales, elles furent soudées aux taxes régulières des points de jonction.

Pour le transit, on adopta les taxes prussiennes, avec la majoration conventionnelle de 22 km. applicable au tunnel du Simplon.

La nouvelle convention du Gothard, du 13 octobre 1909, eut pour conséquence un remaniement des tarifs du Simplon. Les taxes et surtaxes de transit du Gothard ayant été reportées sur la ligne du Simplon pour une distance équivalente, la réduction inscrite dans le traité du Gothard devait profiter dans la même mesure au Simplon. Elle ramenait de 64 à 42 km. la surtaxe de Chiasso-Lucerne tr. et de 50 à 33 km. celle de Pino-Lucerne tr. Pour éviter le retour des critiques motivées

par le système de report admis en 1904, qui produisait des taxes fondamentales, par kilomètre d'application, un peu supérieures à celles du Gothard, la direction générale des C. F. F. consentit en 1914 à appliquer exactement, sans aucune majoration, sur les parcours de transit du Simplon, les taxes de transit du Gothard. Cette mesure procura ainsi aux deux lignes une complète égalité de traitement.

A partir du 1^{er} mai 1920, la réduction des surtaxes du Gothard sera portée de 35 à 50 %. On peut admettre que le Simplon bénéficiera d'un abaissement de taxes équivalent.

Les conditions de tarifs de la route Simplon-Lötschberg sont déterminées dans le contrat de partage du trafic entre les C. F. F. et le chemin de fer B. L. S.

Jusqu'en 1906, le trafic des denrées alimentaires Italie-Angleterre, etc., se réglait par répartition entre les routes concurrentes ; depuis l'ouverture du Simplon, les accords avec la route de Modane n'ont pas été renouvelés. En 1913, à l'époque de la mise en exploitation du Lötschberg, des tarifs communs pour les denrées alimentaires ont été convenus entre le Simplon, le Gothard et le Brenner.

Les prescriptions d'acheminement ont substitué la voie du Simplon à celle du Gothard dans tous les cas où elle offre la distance de tarif la plus courte. Les taxes au départ d'Iselle tr. sont les mêmes que dans le trafic via Gothard. Dans la communauté avec le Brenner, le Simplon a également remplacé la route du Gothard pour la zone qu'il dessert.

Pour le trafic entre l'Italie et la zone française située au delà du réseau du P. L. M., des livrets spéciaux

ont été introduits en 1911. Ils sont basés sur toutes les routes (Gothard, Simplon, Modane et Vintimille), sur le principe de l'acheminement par la voie la plus courte et de la taxation par la voie la moins coûteuse.

Sous réserve des modifications qui résulteront des circonstances, on peut espérer que le Simplon ne tardera pas à occuper dans les échanges internationaux la place à laquelle sa situation géographique lui donne droit.

LE RENDEMENT

Le rendement du Simplon a fait l'objet de nombreuses évaluations, qui se sont poursuivies pendant trente ans avant sa mise en exploitation. Déjà en 1865, Lommel comparait les recettes et les dépenses probables du Simplon et du Gothard, en supposant les deux lignes construites sans subventions, et trouvait pour la première un revenu supérieur de 1 % à celui de la seconde ¹. En 1887, le rapport d'expertise favorable au projet de M. Jean Meyer (voir p. 44) donna lieu à une critique acerbe de la direction du Gothard, qui avait chargé M. l'ingénieur Koller de renseigner ses actionnaires allemands, inquiets de la concurrence qui s'annonçait ². Le projet définitif de 1893 ayant remplacé celui de 1896, la direction du Jura-Simplon crut devoir « supputer le trafic de la ligne du Simplon elle-même et l'influence qu'elle exercerait sur l'ensemble du réseau, en tenant compte de prévisions plus ou moins prochaines ». Elle chargea de son travail M. Toggeweiler, chef du service commercial, et M. l'ingénieur Ernest Dapples. Après un examen minutieux, les

¹ Lommel : *Simplon, Gothard et Lukmanier*. P. 218.

² *Notizen über den mutmasslichen Ertrag einer Simplonbahn*, Bern, 3 Juli 1889.

experts, qui avaient admis pour le tunnel et ses lignes d'accès les distances effectives, sans aucune majoration, conclurent à une augmentation de recettes nettes de 2 051 500 fr., représentant au 4 % un capital de 50 millions. La direction croyait même que ce résultat ne pouvait être atteint que dans les circonstances les plus favorables¹.

Ces estimations étaient antérieures à l'établissement des lignes du Lötschberg, du Frasnè-Vallorbe et du Moutier-Lonjeau. Elles n'ont pas non plus prévu le développement agricole et surtout industriel du Valais, qui a eu pour conséquence une extension considérable du trafic local. Les résultats fournis par le calcul ne sont pas susceptibles d'être comparés avec ceux qu'accuse l'exploitation. D'autre part, les recettes du Jura-Simplon ne sont plus comptées séparément depuis 1903, et l'influence du Simplon sur les recettes du réseau fédéral ne peut pas ressortir des facteurs pris pour base en 1895.

Les rapports de gestion indiquent les chiffres suivants pour le transit du Simplon de 1907 à 1917 :

Années	Voyageurs	Marchandises		Bétail têtes	Vagons
		G. V. tonnes	P. V. tonnes		
1907	365 344	3 109	72 818	30 427	20 833
1908	375 979	2 715	78 974	20 832	19 553
1909	376 139	2 730	100 959	17 613	21 556
1910	397 564	3 061	132 790	24 456	24 449
1911	410 038	3 342	127 390	26 291	27 390
1912	423 775	3 779	143 392	43 423	31 096
1913	500 790	6 704	225 686	28 725	44 617
1914	456 766	4 921	304 720	28 402	49 752
1915	491 283	1 783	443 159	3 621	47 728
1916	114 697	5 524	223 959	202	25 331
1917	47 762	3 927	169 301	197	20 028
1918	14 305	1 791	154 427	—	17 709

¹ Rapport de la direction du J.-S. sur les prévisions de rendement du chemin de fer par le Simplon. Berne. 1895. P. 20.

Les années 1915 à 1918 sont exceptionnelles ; la statistique devra les éliminer ou leur faire une place à part dans ses équations.

Dès la cinquième année d'exploitation, la recette kilométrique du tunnel se montait à 58 965 fr. ; le revenu était suffisant pour renter à 3,75 % le capital de 64 millions 272 668 fr. engagé dans la construction (déduction faite des subventions). A titre de comparaison, la recette kilométrique du Gothard, ouvert en 1882, était en 1887 de 43 102 fr.

A ne compter que les années normales, les résultats effectifs dépassèrent dès le début les prévisions des experts, qui avaient tablé sur 147 000 voyageurs et 100 000 tonnes de marchandises. La recette brute du tunnel évaluée par eux à 3 millions 727 254 fr., s'élevait en 1910 à 6 millions 913 660 fr. On a donc peine à comprendre le dénigrement systématique auquel se livrent certains publicistes, en soutenant contre toute bonne foi et contre toute équité que l'exploitation du Simplon constitue les Chemins de fer fédéraux en perte. Jusqu'en 1910, ce n'était qu'une manœuvre inspirée par certains groupes opposés à la construction de la double voie ; mais dès qu'il fut constaté officiellement que le produit brut annuel du trafic entre Brigue et Domo était supérieur à 50 000 fr. par kilomètre, la Suisse était tenue, en vertu du traité de 1895, de construire la seconde voie jusqu'à Iselle, et l'Italie de la prolonger jusqu'à Domo. Cette question réglée, les détracteurs du Simplon n'en continuèrent pas moins à prétendre que l'exploitation du tunnel coûtait à la Confédération plus de 2 millions par an. Leur affirmation se base sur une équivoque : dans le but de déterminer la valeur du tunnel en vue du rachat par l'Italie de la

section située sur son territoire, la Délégation internationale établit chaque année le compte de construction et celui de profits et pertes, qui n'ont aucune relation avec les comptes des C. F. F. et ne figurent dans leurs rapports qu'à titre d'indication. Il est évident que pour fixer le rendement d'une entreprise ferroviaire quelconque, un tunnel ne peut pas être envisagé à part, indépendamment du réseau dont il fait partie. Aucun tunnel ne fait ses frais, ni le Simplon, ni le Gothard, ni le Hauenstein. Il faut, pour connaître la répercussion de ce trafic sur le réseau, porter en compte le parcours antérieur ou subséquent des voyageurs et des marchandises qui traversent le souterrain, et ce calcul appliqué au Simplon démontre que, loin d'être un élément de déficit pour les Chemins de fer fédéraux, il contribue à améliorer sensiblement leurs finances. La preuve en a été fournie à plusieurs reprises¹, dans la presse comme au Conseil d'administration, mais elle n'a pas toujours prévalu sur le parti pris.

Du fait de l'établissement partiel du tunnel sur territoire italien et de l'exploitation de la ligne jusqu'à Domo, les C. F. F. sont soumis aux impôts déterminés par la concession de 1896 et diverses décisions officielles, savoir :

LES IMPÔTS

1° L'impôt de circulation (*tassa di circolazione*), basé sur un capital conventionnel de 12 millions de liras pour la première galerie et de 3 millions pour la seconde, avec supplément de 1908 pour les victimes des tremblements de terre et contribution de guerre de 1916 ;

¹ Voir entre autres *La Revue* du 16 février 1912 et du 19 juillet 1913.

2° l'impôt sur le revenu des bâtiments (*fabbricati*) et l'impôt foncier (*terreni*) pour les installations du tunnelrière Trasquera et Varzo ;

3° le droit de licence pour l'usine électrique de Trasquera ;

4° l'impôt de consommation de l'énergie électrique affectée à l'éclairage des installations fixes et des locomotives électriques ;

5° le droit de licence et l'impôt de consommation pour l'éclairage des trains (remboursés par les F. S.).

L'ensemble de ces taxes se monte annuellement à environ 40 000 fr. En 1896, M. Colombo, ministre du Trésor, les évaluait à 35 000 fr.

En revanche, les C. F. F. bénéficient des avantages suivants :

1° l'utilisation gratuite des forces hydrauliques de la Cairasca et de la Diveria pour la construction et l'exploitation du tunnel sur territoire italien¹ ;

2° l'exemption de l'impôt sur les transports de la frontière à Iselle ;

3° l'exemption des droits d'entrée sur le matériel employé dans les travaux de construction, y compris la voie définitive ;

4° l'exemption des droits d'entrée et de fabrication des explosifs et de leurs accessoires ;

5° la réduction à une lire du droit d'enregistrement pour tous les actes concernant la concession, les subventions, les adjudications de travaux, les expropriations et l'exploitation.

¹ Par contrats de 1909 et de 1916, les C. F. F. ont cédé leurs droits sur les forces de la Cairasca et de la Diveria et leurs installations à la Société *Dinamo* pour une durée de 30 ans, à la condition que la *Dinamo* leur fournira l'énergie électrique dont ils auront besoin.

(Concession du 22 février 1896 et transfert de 1903) ;
6° l'exemption de toute contribution directe personnelle des employés suisses attachés aux services suisses à la gare de Domo et dans les stations d'Iselle, Varzo et Preglia.

(Convention de jonction de 1899, art. 17.)

LES GRÈVES

En mars 1899, quelques mois après le commencement des travaux du tunnel, une première grève, fomentée par des brouillons professionnels, prit pour prétexte l'insuffisance des salaires. C'était plutôt un simple abandon des chantiers qui ne dura que 24 heures.

Le 8 novembre suivant, une grève plus sérieuse éclata à Brigue, motivée par une série de revendications qui portaient sur la suppression du travail à la tâche, l'extension des relais, l'amélioration des salaires et l'institution d'un comité permanent pour négocier avec l'entreprise. L'entente eût été rapidement conclue sans l'intervention d'agitateurs de nationalité étrangère, que le Conseil d'Etat valaisan se vit dans le cas d'expulser. Après des manifestations plus bruyantes que dangereuses, le mouvement prit fin le 20 novembre.

En juin 1901, nouvelle grève à Iselle et à Brigue. A Iselle, les maçons, mécontents de la part qui leur revenait pour le travail à la tâche, chômèrent du 13 au 20. A cette dernière date, les hommes du relais du soir furent empêchés d'entrer dans le souterrain, et la cessation du travail devint générale. Les réclamations visaient la suppression des amendes et des bons de magasin, celles des sous-entreprises et l'augmentation

de salaires. L'attitude énergique des patrons en imposa aux grévistes, et le travail fut repris le 6 juillet. Les meneurs furent congédiés.

Il en fut de même à Brigue, où le chômage dura du 24 juin au 4 juillet.

En 1905, une grève de courte durée fut causée par une demande relative à la réduction de la durée du travail et à l'organisation d'une enquête sur les conditions sanitaires du tunnel. A la suite de concessions de l'entreprise, le travail, abandonné le 8 mars, était repris le 13.

Un essai de grève fut tenté au tunnel II en 1914. Les ouvriers de la régie, dont les salaires étaient de 20 à 30 % supérieurs à ceux des travailleurs similaires de la Haute-Italie, demandèrent une augmentation de 15 à 20 %, la suppression des primes d'avancement et diverses concessions concernant l'agencement des travaux. La direction générale répondit à ces revendications par la menace de fermer les chantiers pour trois mois. Elle consentit cependant, sur la recommandation de MM. les députés Chiesa et Falcioni, de M. l'inspecteur commandeur Crosa et de M. le sous-préfet de Domo, à maintenir les chantiers ouverts si tous les ouvriers reprenaient le travail sans conditions. Elle se déclara d'ailleurs disposée à examiner avec bienveillance les réclamations des ouvriers, qui renoncèrent spontanément à continuer la grève.

RELATIONS AVEC L'ITALIE

On lit parfois dans des publications suisses des appréciations désobligeantes à l'égard de l'Italie et de sa coopération au Simplon. On y affirme que la Suisse

a fait « de mauvaises expériences » avec les traités du Simplon, que la participation financière de l'Italie a été insuffisante, et surtout qu'on a commis « une faute impardonnable » en construisant le tunnel en partie sur territoire étranger et en y tolérant des fortifications, l'Italie n'ayant pas garanti la neutralité helvétique¹. Or, il est certain que l'Italie a toujours témoigné à la Suisse des sentiments de bonne amitié, et que les traités conclus avec elle à l'occasion du percement du Simplon, n'ont jamais été une cause de conflits.

L'interprétation de ces conventions offre bien quelques lacunes, mais les divergences qui ont pu se produire n'ont jamais altéré les relations cordiales des deux pays. Il en sera de même à l'avenir des questions de détail qui attendent encore une solution, entre autres celle des agents italiens des C. F. F.

L'art. 14 du cahier des charges stipule que le personnel « non technique » employé à l'exploitation de la ligne doit être composé pour un tiers au moins de militaires ou de volontaires libérés italiens. Aux termes de la convention de 1903, les deux gouvernements se mettront d'accord pour assurer l'application de cette clause. L'arrangement prévu n'est pas encore intervenu, et cette omission n'a pas laissé d'occasionner certaines difficultés, qui sont devenues plus sensibles depuis la mobilisation de 1915. Une entente amiable a liquidé la question pour le moment, mais il serait désirable qu'elle fût réglée définitivement, avec toutes celles qui peuvent encore être en suspens.

L'exploitation du tunnel a toujours été normale,

¹ V. *Ein anderer Standpunkt in der Ostalpenbahnfrage*. Zürich. Bopp & Cie. 1914 *passim*.

même pendant la guerre, et les dispositons imilitaires prises des deux côtés n'ont provoqué aucun incident fâcheux. X

LE PORT DE GÈNES

Le port de Gênes n'a pas profité autant qu'on l'espérait en Italie de l'ouverture du Simplon. Dans son rapport au Sénat, le 10 décembre 1896, M. Saracco affirmait que si le mont Cenis et le Gothard ne contribuaient que médiocrement au développement de ce port, la nouvelle ligne aurait au contraire le même intérêt que les chemins de fer italiens à diriger les marchandises et les voyageurs vers le territoire sub-alpin. Si le Simplon n'a pas répondu complètement à l'attente générale, il en faut chercher la cause principale dans les installations défectueuses du port lui-même, dans les tarifs trop élevés, et dans l'insuffisance du matériel des chemins de fer italiens. Le besoin de réformes a été signalé dès 1906, mais, malgré la constitution du consortium du port autonome, on remédie bien lentement aux imperfections constatées. Depuis 1914, les circonstances ont encore retardé les améliorations projetées. En 1906, on opposait les taxes de la route (en grande partie fluviale) Rotterdam-Mannheim-Zurich à celle de Gênes-Zurich. Il est probable que la concurrence revêtira dorénavant un autre caractère et que la route du Rhin ne pourra plus offrir les mêmes taxes réduites aux expéditeurs.

Gênes, disait M. Colombo en 1906, devrait devenir un port européen. Le 9 % seulement de ses marchandises va à l'étranger. En outre, les deux tiers des bateaux qui arrivent à Gênes en repartent sur lest, alors que les

exportations par voie de mer devraient contrebalancer les importations. Il faudrait aussi améliorer les voies de débit : ce n'est pas seulement la *direttissima* Gênes-Milan qui est indispensable, mais aussi celle de Bologne à Florence. C'est une dépense de 250 millions, mais il ne faut pas oublier que Gênes attendait du Simplon seul un mouvement supplémentaire de 500 wagons par jour.

Le programme économique italien de 1906 a déjà dû subir bien des changements, mais quelle que soit l'orientation de sa politique, l'Italie possède dans le Simplon un puissant instrument d'expansion qui lui rendra des services d'autant plus précieux qu'elle demandera moins à l'avenir aux routes du Brenner et du Gothard.

LA SOCIÉTÉ « PRO SEMPIONE ».

L'Association « Pro Sempione¹ » a été fondée en 1912 dans le but de développer les intérêts économiques en général et le tourisme en particulier, ainsi que pour améliorer les communications directes entre le nord et le sud des Alpes par la ligne du Simplon et ses voies d'accès. L'initiative en est due à MM. les députés Hirter et Kunz, à Berne, et Seiler, à Brigue. Les motifs qui les ont guidés doivent être cherchés dans la situation comparée du trafic des deux voies transalpines du Gothard et du Simplon. Tandis que celui du Gothard, depuis l'ouverture de cette ligne, en 1882, a progressé à pas de géant, dépassant les prévisions les plus optimistes, celui du Simplon, dont la ligne est exploitée

¹ Extrait d'une notice communiquée par M. A. Junod, directeur de l'Association (1918).

depuis 1906, n'a pas répondu aux espoirs des cantons romands. En 1912, une nouvelle voie d'accès, celle du Lötschberg, devant être ouverte à bref délai, le moment parut particulièrement propice pour attirer l'attention sur la situation défavorable faite à la ligne du Simplon et pour chercher à en développer le trafic.

Le 11 juillet 1912 fut constitué à Berne un comité d'initiative composé, outre les trois députés susnommés, de MM. les conseillers d'Etat Calame, à Neuchâtel, Cardinaux, à Fribourg, Charbonnet, à Genève, R. d'Erlach, à Berne, P. Etier, à Lausanne, et Kunt-schen, à Sion. Ce comité, dans un appel adressé aux cantons, aux villes, aux sociétés de développement, aux entreprises de transports, aux négociants et aux industriels, exprimait la conviction que si ses efforts trouvaient l'appui sympathique espéré, l'association projetée rendrait par une propagande active et bien comprise de signalés services à l'industrie et au commerce en général, à l'industrie hôtelière et aux nombreuses industries connexes en particulier, en développant le trafic des régions du Simplon et de ses voies d'accès et en favorisant puissamment l'essor économique de la Suisse occidentale. L'appel fut entendu et, le 5 décembre 1912, fut constituée à Berne l'Association « Pro Sempione », dont le premier Conseil d'administration comprit, outre les membres du Comité d'initiative indiqués plus haut, MM. les députés Ador, à Genève, et Emery, à Montreux, le Dr Béguin, avocat à Lausanne, et le Dr Balli, médecin à Locarno. Le Conseil d'administration appela à la présidence M. A. Seiler et le secrétariat fut exercé ad interim par M. Kunz.

D'après une circulaire du Conseil d'administration,

« la propagande doit pouvoir englober toutes les contrées du chemin de fer du Simplon et du Jura, ainsi que les lignes d'accès qui y sont situées, afin que l'action combinée de toutes ces forces, sous une organisation unique, puisse mettre en œuvre une réclame efficace de vastes proportions. Les tendances purement régionales et particularistes ne sauraient trouver place dans le champ d'activité de l'Association « Pro Sempione », dont le but est précisément de grouper tous les efforts pour aboutir à un résultat collectif puissant ».

La fondation de l'Association « Pro Sempione » fut bientôt suivie de la constitution d'une société similaire groupant tous les intéressés de la zone du Gothard sous le nom de « Neue Gotthardvereinigung ». En réponse à cette fondation, le Conseil administratif du « Pro Sempione » déclara ce qui suit, dans une circulaire du 3 mai 1913 : « Nous ne désirons point de privilège aux dépens de nos confédérés de la ligne du Gothard, mais nous voulons nous efforcer d'assurer à nos contrées la part qui leur revient en raison de leur importance économique et de leurs beautés naturelles. »

Ajoutons immédiatement que les deux associations ont toujours entretenu des relations empreintes du meilleur esprit, et que, loin de s'épuiser en luttes stériles, elles ont uni plus d'une fois leurs efforts, entre autres afin d'obtenir des correspondances directes Lucerne-Langnau-Spiez-Zweisimmen-Montreux, et surtout pour constituer l'Office suisse du tourisme.

Le Comité de direction se compose de six membres du Conseil d'administration. Il peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à un directeur. Le siège de l'Association est à *Lausanne*.

De 1913 à 1917, la présidence de l'Association a été exercée par M. A. Seiler, tandis que la direction était confiée à M. A. Junod¹. Pendant cette période, le Conseil d'administration a été complété par des délégués des villes de Lausanne et de Berne et des cantons de Soleure et Genève. L'Italie possède aussi un représentant du fait de la nomination de M. A. Falcioni, député à Domodossola et ancien sous-secrétaire d'Etat.

L'activité de l'Association s'est surtout manifestée dans les domaines du trafic, de la publicité et de la politique économique et nationale.

L'HOSPICE BONOMELLI A DOMODOSSOLA

L'émotion causée en 1899 par les articles du sénateur Villari au sujet des ouvriers italiens occupés au percement du Simplon, attira l'attention de l'opinion publique italienne sur les conditions avilissantes sous tous les points de vue dans lesquelles vivaient, en dehors de leur patrie, les milliers de travailleurs qui, chaque année, émigrent à l'étranger pour gagner leur vie.

C'est Mgr Bonomelli, évêque de Crémone, lequel jouissait en Italie d'une grande popularité pour ses idées libérales, qui recueillit l'appel du sénateur Villari et songea à une institution ayant pour but de venir en aide à ces malheureux. Dans des réunions tenues à Crémone les 18 et 19 mai 1900 fut fondée l'*Opera di Assistenza agli operai italiani emigrati in Europa*. Dans ces réunions Mgr Werthnau de Fribourg (Baden) et le professeur Fei de l'Université de Fribourg (Suisse) présentèrent des rapports remarqua-

¹ En 1918, M. Seiler a été remplacé par M. Etier.

bles sur la situation des ouvriers italiens en Allemagne et en Suisse.

La tâche était immense. Mais, tandis que le Gouvernement italien soumettait aux Chambres un projet de loi créant le Commissariat de l'émigration, les amis de Mgr Bonomelli recueillaient les fonds nécessaires pour donner à l'œuvre d'assistance les moyens de fonctionner.

En 1905, à l'occasion du jubilé de l'évêque de Crémone, une souscription fut ouverte pour bâtir à Domodossola un hospice destiné aux émigrants traversant le Simplon. La souscription donna environ 200 000 liras, mais des besoins plus pressants ne permirent pas de consacrer cette somme entière à la construction de l'hospice projeté. Le terrain nécessaire fut cependant acheté près de la gare de Domo, avec une dépense d'environ 54 000 liras, et en attendant des temps meilleurs, un bâtiment provisoire fut érigé, qui coûta 25 000 liras et fut inauguré le 30 octobre 1906 en présence de la reine-mère d'Italie et de Mgr Bonomelli. Deux ans après, le bâtiment devenu insuffisant, fut agrandi jusqu'à ses dimensions actuelles. La dépense de 200 000 liras fut entièrement supportée par une dame très bienfaitrice qui s'intéresse beaucoup à l'Œuvre.

Depuis lors, l'institution a continué à se développer. Avant la guerre, elle avait des bureaux (secrétariats) à Bregenz, Innsbruck, Marseille, Lyon, Toulon, Briey, Berlin, Bochum, Constance, Metz, Gross-Moyeuve, Munich, Arbon, Bâle, Naters ¹, Lucerne, St-Gall, Villeneuve, Genève, Schaffhouse, Chiasso, etc., partout

¹ Le bureau et les écoles de Naters ont fonctionné pour les ouvriers du tunnel du Simplon jusqu'à l'achèvement des travaux.

enfin où il y a des agglomérations importantes d'ouvriers italiens. Ceux-ci y trouvent aide et conseils pour toutes leurs relations avec les chemins de fer, les autorités locales, les entrepreneurs, et en outre, dans la plupart des endroits, des écoles, des infirmeries (à Goppenstein, pendant la construction du Lötschberg, il y avait un hôpital), des cuisines économiques et des bureaux de change, qui préservent les ouvriers des spéculateurs qui profitent de leur ignorance pour les exploiter.

L'hospice de Domo hébergeait avant la guerre environ 20 000 ouvriers par an, soit les deux tiers de ceux qui traversaient le Simplon au printemps ou en automne.

L'hospice est dirigé par un ancien officier retraité et le service est fait par trois sœurs. Il possède des lits pour les femmes, une infirmerie où les malades peuvent trouver les premiers secours, et une cuisine qui fournit la soupe à un prix modique, ou même gratuitement à ceux qui sont sans ressources. L'hospice groupe les ouvriers pour les faire bénéficier des tarifs de sociétés, fournit des indications utiles sur les conditions du travail à l'étranger et cherche à placer les ouvriers sans ouvrage. Il n'a aucun caractère religieux et tout le monde y est admis, sans distinction de parti politique ni de confession.

HIER ET DEMAIN

En janvier 1900, l'ouverture des chantiers du Simplon et la campagne des Bernois en faveur du Lötschberg avaient provoqué une certaine inquiétude à Lucerne.

Les représentants de l'industrie hôtelière de la Suisse centrale craignaient un détournement de trafic à leur

détriment. Sollicité de donner son avis, M. Wuest, directeur du Gothard, s'appliqua à rassurer les esprits alarmés. En deux conférences fort habiles ¹, il montra l'avance prise par le Gothard, « le premier chemin de continent », l'impossibilité pour ses concurrents de rivaliser avec lui pour le matériel et les installations, le développement inouï du trafic entre l'Italie et l'Allemagne, « dont l'industrie avait pris de telles proportions qu'elle absorbait jusqu'au dernier kilogramme de charbon, ce qui obligeait l'Italie à s'en procurer en Angleterre ². » La nature aidait à l'industrie ; aucune région ne pouvait lutter avec le lac des Quatre-Cantons. Le Simplon amènerait bien quelques voyageurs à Montreux, « à cause des billets circulaires », mais l'attrait de la nouveauté passée, tout rentrerait dans l'ordre. Lucerne n'avait donc rien à redouter de l'avenir. Les auditeurs de M. Wuest s'en retournèrent chez eux rassérénés et confiants.

M. Wuest avait donc raison de les tranquilliser. Le Simplon n'a pas été établi pour faire concurrence au Gothard, et le Lötschberg ne demande que sa part. Il n'en est pas moins vrai qu'en tablant pour l'avenir sur le trafic Nord-Sud, M. Wuest ne comptait pas avec les événements qui pouvaient se produire, — et qui sont survenus. Le Gothard ne retrouvera plus en quantité égale les marchandises d'Allemagne, ni surtout les voyageurs de ce pays. Cependant, à tout prendre, il est probable qu'après une période plus ou moins longue de marasme, les besoins du commerce international pas-

¹ *Vaterland* 43-20 janvier 1900.

² En 1913, l'Angleterre fournissait à l'Italie le 90 % de son charbon.

seront avant toute autre considération, et que le trafic suffira quelque jour pour alimenter à la fois le Gothard, le Simplon, le Lötschberg et les autres lignes des Alpes auxquelles on ne songe plus, — ou pas encore. Il y aura place pour tous au soleil.

BIBLIOGRAPHIE DU SIMPLON

Nous n'avons pas mentionné dans ce catalogue les nombreuses concessions suisses et étrangères, avec les arrêtés d'homologation qui se sont succédé jusqu'à la fusion définitive. On en trouvera la liste et le texte dans les recueils officiels. Nous avons également laissé de côté les statuts, cahiers des charges, traités d'entreprises, décisions d'assemblées générales, et les rapports parlementaires antérieurs au rachat, ainsi que les citations, pièces de procédure et documents judiciaires qui ne présentaient pas un intérêt historique. Parmi les ouvrages relatifs aux chemins de fer des Alpes, nous n'avons admis que ceux qui font une place au Simplon.

ROUTE DU SIMPLON.

Lettres sur la route de Genève à Milan par le Simplon, écrites en 1809. Paris et Genève. Imprimerie Pachoud.

Voyage pittoresque de Genève à Milan par le Simplon, 1811. Paris, Didot.

Schinner, M. Dr. Description du département du Simplon. Sion 1812.

Travaux des ponts et chaussées depuis 1800, ou Tableau des constructions neuves faites sous le règne de Napoléon I^{er} en routes, ponts, canaux, etc. 1812. Paris, chez Goeury.

La route du Simplon. Premier cahier des victoires et conquêtes des Français. 1819. Paris, chez Pankouke.

Schoberle, M. Picturesque Tour from Geneva to Milan by way of Simplon. 1821. London. A. Kermann.

Céard, N., ing. Mémoires et observations historiques et critiques sur la route du Simplon et autres objets d'art adressés à M. Ch. Dupin. 1820. Paris, chez Goeury.

La route du Simplon. 1823. Basle, chez J.-G. Neukirch.

Menzel, W. Sommertage im Wallis. Sitten, 1834.

Céard, R., fils. Souvenir des travaux du Simplon. Paris, Ab. Cherbuliez. 1837.

Furrer, S. Statistik von Wallis. II^{ter} Band (S. 67 u. ff.). Sitten, 1852.

Bavier, S. Die Strassen der Schweiz. Zurich, 1878.

Die schweizerischen Alpenpässe, illustr. Posthandbuch, herausg. von der Schweiz. Postverwaltung. Bern, 1893.

Autran, G. L'inspecteur divisionnaire Céard et la construction de la route du Simplon (1801-1805). Genève, 1897.

Maillefer, P. Les routes romaines en Suisse (Revue historique vaudoise). Lausanne, 1900.

Reinhard, R., prof. Pässe und Strassen in den Schweizer-Alpen. Luzern, 1903.

Imesch, D. Pfarrer. Zur Geschichte des Simplonpasses. Brig, 1904.

Henriod, M. Les anciennes postes valaisannes et les communications internationales par le Simplon et le Grand-Saint-Bernard, 1816-1848. Lausanne, 1905.

La route du Simplon et son exploitation par les diligences postales suisses. Publié par le Direction générale des Postes suisses et l'inspectorat fédéral des travaux publics. Illustr. Berne, 1906.

Barbey, F. La route du Simplon. 120 phototypies de F. Boissonas. Genève, 1906.

CHEMINS DE FER DES ALPES. TRAVERSÉE DU SIMPLON.

Flachat, Eug. De la traversée des Alpes par un chemin de fer. Neuilly. Typ. Guiraudet, 1859.

Flachat, Eug. De la traversée des Alpes par un chemin de fer. Développements. Etude du passage par le Simplon. Neuilly. Typ. Guiraudet, 1860.

Marché, E. Sur la traversée des Alpes par un chemin de fer. Lausanne. Imp. Blanchard, 1861.

Barman, col. féd. Simplon, Gothard et Lukmanier. Neuilly. Typ. Guiraudet, 1861.

Jacquemin, Ch. Développement d'un avant-projet de chemin de fer par le Simplon. Lausanne. Imp. G. Bridel, août 1862.

Jacquemin, Ch. Simplon-Suez. Lausanne. Imp. Bridel, oct. 1862.

Schmid, E. Die Ueberschreitung der Alpen mittelst einer Eisenbahn. Bern. A. Fischer, 1862.

Das Simplon-Projekt. Christlicher Volksbote aus Basel. Bd. XXXI, p. 127-128. Basel, 1863.

Thouvenot, C. Un moyen de franchir les Alpes par un chemin de fer avec des rampes de 5 à 6 pour cent. Paris, E. Lacroix. Lausanne, Delafontaine et Rouge, 1863.

Agudio, Ch. Mémoire sur un nouveau système de traction sur les plans inclinés des chemins de fer. Turin, 1863.

Mémoire sur la question du passage des Alpes par les voies ferrées suisses, adressé au Conseil fédéral par les gouvernements des cantons de Glaris, Appenzell, Saint-Gall, Grisons, Vaud, Valais et Genève, réunis en conférence à Saint-Gall, le 14 septembre 1863. Lausanne, Bridel, 1863.

Le même, en allemand. Saint-Gall. Imp. Kälin, 1863.

Seiler. Aero-hydrost. Waage, angewendet zur Hebung von Zügen in Tunneln auf Alpenbahnen. Bern. Imp. Rieder & Simmen, 1864.

Bergeron, C. Le chemin de fer pneumatique. Fribourg, 1864.

Daigremont, J. Etude sur les chemins de fer atmosphériques. Turin, 1865.

Expertenbericht betr. die Frage einer Alpenbahn über *die Grimsel*. Bern, 1865.

Die Gotthardbahn u. ihre Concurrenten. *Erwiderung* auf die Schrift « Simplon, Gothard et Lukmanier ». Luzern, 1865.

Die Handels- u. Verkehrsinteressen der verschiedenen Schweizerkantone u. ihr Verhältniss zu den projektirten Alpenbahnen. Lausanne u. St. Gallen, 1865.

G. Koller, W. Schmidlin, G. Stoll. Zur Simplonlitteratur. Antwort auf die Schrift « Kritische Beleuchtung der Gotthard-Litteratur ». Zurich. Imp. J. J. Ulrich, 1865.

Widmer, C. Die Schweiz. Alpenbahnen. Zurich. D. Bürkli, 1865.

Feer-Herzog. Les chemins de fer alpestres et le Saint-Gothard. Article de la « Revue des Deux Mondes », du 15 nov. 1865. Paris.

F Seiler, nat. Rath. Die Vorteile des pneum. Systems für Alpenbahnen. Bern, 1866.

Vaud. Rapport du Conseil d'Etat sur la question du passage des Alpes par un chemin de fer. Lausanne. Imp. A. Larpin, 1866.

Vaud et Valais (Etats de). Mémoire sur la question du passage des Alpes, adressé à S. E. le général La Marmora, 1866.

Muller, Hermann. Der militärische Gesichtspunkt in der Alpenbahnfrage. Zurich. Schabelitsche Buchh., 1866.

Dr J. Schnyder, Vater. Neue technische Hilfsmittel um Berg- u. Alpenbahnen nach dem oberen Tracé erstellen zu können. Freiburg, 1867.

Système Agudio. Locomoteur avec adhérence au moyen du rail central. Turin, 1867.

Tallichet, Ed. Les chemins de fer suisses et les passages des Alpes. Lausanne. Bridel, 1870.

Hudry-Menos. Le tunnel des Alpes. Etudes d'art et d'industrie. Lausanne. Mignot, édit., 1871.

Publications Lommel.

Etude critique des divers systèmes proposés pour le passage des Alpes suisses par un chemin de fer. Février 1864.

Simplon, Saint-Gothard et Lukmanier. Etude comparative de la valeur technique et commerciale des voies ferrées projetées par ces passages alpins italo-suisses. 1865.

Société financière vaudoise Suisse Occidentale et Simplon. 1876.

Huber, W. et Lommel, T.-G.

Le chemin de fer alpin par le Simplon, conférences faites à la Société des ingénieurs civils de Paris. 1878.

Chemin de fer alpin par le Simplon. Note explicative sur les détails techniques du projet de la ligne Brigue-Domod'Ossola. 1878.

Exposé des études du chemin de fer alpin par le Simplon présenté à la Société helvétique des sciences naturelles. 1878.

Memoria sul valore comparativo delle linee franco-italiane del Sempione et del Monte Bianco. 1879.

Etude de la question de chaleur souterraine et de son influence sur les projets et systèmes d'exécution du Grand Tunnel alpin du Simplon, présentée à la réunion de la Société helvétique des Sciences naturelles à Brigue, le 13 sept. 1880.

Examen critique des nouveaux essais de tracé entrepris sous les auspices de la Compagnie Suisse Occidentale-Simplon pour la rampe d'accès méridionale du tunnel alpin du Simplon. Octobre 1882.

Notes critiques auxiliaires concernant les nouvelles études de la rampe d'accès méridionale du grand tunnel alpin du Simplon. Mars 1883.

Quelques aperçus sur un programme pratique propre à assurer la plus prompte réalisation du percement du Simplon. 1884.

Publications de Stockalper.

Les avantages du Simplon sous le rapport de la construction et de l'exploitation d'un chemin de fer. 1869.

Nouveau projet pour le tunnel du Simplon proposé en considération de la température et de la ventilation. Autogr. Göschenen. 1880.

Les grands tunnels alpins et la chaleur souterraine. 1883.

Publications Jean Meyer.

Le Gothard et le Simplon. 1876.

Traversée du Simplon par un chemin de fer. Nouvelles études exécutées en 1881 et 1882. Conférence faite à la Société des ingénieurs civils.

Appréciation sur la dernière brochure Lommel intitulée : « Quelques aperçus sur un programme pratique propre à assurer la plus prompte réalisation du percement du Simplon. 1884. »

Le percement des grands tunnels des Alpes. 1888.

De la chaleur centrale dans l'intérieur des massifs, des difficultés qu'elle occasionne pour les grands percements alpins et des moyens d'atténuer ces difficultés. 1890.

COMPAGNIE DE LA LIGNE D'ITALIE.

Publicité valaisanne. Chemin de fer du Valais N° 1. (Août 1858) et suivants. Lausanne. Imp. Pache-Simmen.

H. Mercier. Lettre aux actionnaires de la ligne d'Italie. Paris. Noblet, 1861.

Niggeler, av. Mémoire adressé au Conseil fédéral par la Société de la ligne d'Italie contre le Gouvernement du Valais. Genève. Imp. Bonnaut, 1861.

Le même, en allemand.

Bruhner, av. Réponse pour le Conseil d'Etat du Valais contre une partie des anciens administrateurs de la ligne d'Italie. Neuchâtel. Imp. Marolf, 1861.

Le même, en allemand.

A. de La Valette. Fragments de l'histoire de la ligne d'Italie. 1^{re} livraison. Berne. Imp. Rieder et Simmen, 1861. Livraisons suivantes : Genève. Libr. H. Georg.

Dupont (de Bussac) et Cretton. Mémoire pour la commission de séquestre. Paris. Dubuisson & C^{ie}, 1861.

Maurice Claivaz à l'opinion publique. (Réponse à la lettre aux actionnaires de H. Mercier.) Paris. Brière, 1861.

Aux actionnaires de la ligne d'Italie. Compte-rendu de l'Assemblée du 23 novembre. 1861. Paris. Imp. Dubuisson, 1861.

A. de La Valette. Rapport de la commission de séquestre au conseil d'Etat du Valais. Neuchâtel. Imp. Marolf, 1862.

Compagnie de la Ligne d'Italie. Rapports du Conseil d'administration. Paris. Imp. P. Dupont, 1861-1862-1863-1864.

Compagnie de la Ligne d'Italie. Traversée des Alpes par un chemin de fer. Passage du Simplon, Lukmanier et Saint-Gothard. Paris. Imp. P. Dupont, 1864.

Rapport du Conseil d'Etat du Valais au Grand Conseil sur la situation de la ligne d'Italie. Genève. Vaney, 1865.

Faillite de la Compagnie de la ligne d'Italie. Rapports des syndics. Genève. Imp. Vaney, 1866 et 1867.

A. de Muralt. Rapport de l'administrateur du séquestre de la ligne d'Italie. Genève, 1867-1868.

L'adjudication du 15 juillet 1867 définitive par la ratification fédérale. Paris, 1868.

Amborny, av. Mémoire explicatif à l'appui du recours de la nouvelle Compagnie. Genève. Imp. Soullier, 1868.

A. de La Valette. Deuxième mémoire explicatif en réponse aux prétentions des vendeurs de l'actif de la nouvelle Compagnie. Paris. Siège administratif, 1868.

Chemins de fer de la ligne d'Italie par le Simplon. Documents extraits des journaux français. Paris. Bureaux de la Compagnie, 1869.

Ligne d'Italie. Résultats de l'exploitation. Rapports de *M. Clo*, Chef des Services. Sion. Imp. Schmid, 1869 à 1873.

Compte-rendu sténographique de l'assemblée des actionnaires de la Compagnie de la ligne d'Italie. Paris, 1872.

D^r Barman. Mémoire à l'appui de la demande adressée par l'Etat du Valais au Conseil fédéral pour obtenir la déchéance de la concession. Sion, 1872.

Réponse du Conseil d'Etat du Valais au recours de *M. A. de La Valette* contre l'arrêté de déchéance. Sion, 1872.

D^r Barman. Mémoire au Département politique fédéral sur la Compagnie de la ligne d'Italie. Lausanne. Imp. Vincent, 1873.

Etude sur la question de la ligne d'Italie, par la rédaction de la « Correspondance suisse ». Berne. Lang & C^{ie}, 1873.

Beiträge zur Frage der « Ligne d'Italie ». Bern. Lang & C^{ie}, 1873.

La spoliation des sections suisses des chemins de fer du Simplon. Paris. Imp. Wiesener, 1874.

A. Cuony. La crise des chemins de fer en Suisse. Lausanne. Imp. Corbaz, 1877.

Ancienne Compagnie de la ligne d'Italie. Documents relatifs à la déchéance. Lausanne. Imp. Bridel, 1878.

COMPAGNIE DU SIMPLON.

Compagnie du chemin de fer du Simplon. Rapports annuels du Conseil d'administration. Lausanne. G. Bridel, 1876 à 1881.

(Ed. S.) Compagnie du Simplon. Compte-rendu sur l'inauguration de la section Loèche-Brigue. Lausanne. Imp. Vincent, 1878.

Compagnie de la Suisse Occidentale. Rapports du Conseil d'administration. Lausanne. Imp. Corbaz, 1877-1881.

Compagnie du Simplon. Rapport du Conseil d'administration sur la fusion avec la Compagnie S. O. Lausanne. Imp. Bridel, 1881.

Compagnie du Simplon. Rapport de la minorité du Conseil sur le contrat de fusion. Lausanne. Imp. Corbaz, 1881.

Compagnie S. O. S. Rapports du Conseil d'administration. Lausanne. Imp. Corbaz, 1882 à 1890.

Bulletin du tunnel du Simplon. 1882-1883-1884.

Gerlich. Note sur les nouveaux projets du Simplon. (Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs.) 1883.

Dobhoff. Die Alpenbahnfrage in Frankreich und in der Westschweiz. Wien, 1883.

Renevey. Projet financier pour le percement du Simplon. 1884.

Rapport des experts sur le percement du Simplon. 1886.

Fribourg. Message sur une subvention de 2 millions au Simplon. 1887.

Vaud. Exposé des motifs sur la participation de l'Etat au Simplon. 1887.

O. de Tillars. Le Simplon. Genève et Lausanne, 1887-1888.

F. Ritter von Rziha. Das Projekt der Simplonbahn. Wien, 1888.

Compagnie S. O. S. Rapport au Conseil et propositions sur la fusion avec la Compagnie J. B. L. Lausanne. Imp. Corbaz, 1889.

Compagnie S. O. S. Rapport de la minorité du Conseil sur le projet de fusion. Lausanne. Imp. Corbaz, 1889.

COMPAGNIE DU JURA-SIMPLON.

Chemins de fer du Jura-Simplon. Rapports de gestion. Berne. Imp. Stämpfli & C^{ie}, 1891-1902.

Junius Cassander. Die Jura-Simplonbahn im Jahre 1895. Zurich. C. Schmidt, 1894.

A. *Pfleghaar*. Die Gefährdung der eidg. Finanzen durch den Bundesrat (Subventionierung des Simplonunternehmens). Lausanne. B. Benda, 1895.

Chemins de fer J. S. Recueil des *pièces officielles* relatives au percement du Simplon. 56 documents avec 8 planches. Berne. Imp. Rösch & C^{ie}, 1902.

Chemins de fer J. S. *Rapport de liquidation*. Berne. Rösch & C^{ie}, 1905.

Procès-verbaux de la Conférence concernant le transfert de la concession du Simplon à la Confédération suisse. Rome. Imp. du Ministère des affaires étrangères, 1903.

Simplon. Traités et conventions. Lausanne. 1906.

GÉOLOGIE DU SIMPLON. TRIANGULATION. VENTILATION.

Renevier, E. Structure géologique du massif du Simplon. Lausanne. 1878.

Stapff, F. M. Wärmeezunahme nach dem Innern von Hochgebirgen. Bern. 1880.

Stapff, F.-M. Etude de l'influence de la chaleur de l'intérieur de la terre sur la construction des tunnels dans les hautes montagnes. Paris. 1880.

de Sinner, Ch. La ventilation des grands tunnels. Lausanne. 1883.

Stapff, F. M. Some results of the observations on underground temperature during the construction of the Gothard tunnel. Newcastle-upon-Tyne. 1883.

Heim, Lory, Taramelli et Renevier. Etude géologique sur le projet de tunnel coudé du Simplon. Expertise d'août 1882. Lausanne. 1883.

Ottavi, P. Ventilation des tunnels du Simplon. Rome. 1889.

Saccardo et Conti. Ventilation artificielle des tunnels. Vicenza. 1891.

Dapples, Ch. Ventilation des tunnels alpins en construction. Lausanne. 1891.

Simplon-Tunnel. Die Bauausführung und die Ventilation. Zurich. 1894.

Rosenmund, M. Die Bestimmung der Richtung, der Länge und der Höhenverhältnisse. Bern. Haller. 1901.

Schardt, H. Rapport sur les venues d'eau du Simplon. Lausanne. 1902.

Heim, A. Ueber die geol. Voraussicht beim Simplon-Tunnel. Lausanne. 1903.

Schardt, H. Note sur le profil géologique et la tectonique du massif du Simplon. Lausanne. 1903.

Schardt, H. Les résultats scientifiques du percement du Simplon (Bulletin technique de la Suisse romande, Nos 10-14). Lausanne. 1905.

PUBLICATIONS ITALIENNES.

Milano Consiglio provinciale. La questione del passaggio delle Alpi elvet. con una ferrovia. Tip. Vallardi. 1861.

Paleocapa. Sulla ferrovia attrav. le Alpi elvet. Torino. 1863.

Jacini, S. L'Italia e la Svizzera nella questione della ferrovia delle Alpi. Milano. 1863.

Rapporto intorno la scelta del vereo alpino elvet. più conveniente per congiungere Genova all'Europa centrale. Genova. 1865.

Nuovi studi commerciali e tecnici per la scelta del passaggio attrav. le Alpi elvetiche. Torino. 1865.

Protasi, G. D. Sulla strada ferrata del Sempione. Novare. 1875.

Garrone, L. Notizie sul progetto della strada ferr. attrav. il Sempione. Roma. 1878.

Memoriale del Comitato promotore della ferrov. d'accesso al Sempione sulla lina di Gozzano, Omegna e Domo d'Ossola. Novara. 1878.

Fatti, L. Parallelo fra i progettani valichi alpini del Sempione e del Monte-Bianco. Milano. 1880.

Corona, G. Mont-Blanc ou Simplon ? Rome. 1880.

Corona, G. Monte-Bianco e Sempione. Roma. 1880.

Ruggiero, Carola. Il Monte-Bianco ed il Sempione. Torino. 1881.

Pensa, G. Ferrovie d'accesso al Sempione Linea Arona-Ornavasso. Milano. 1882.

Taramelli, T. Osservazioni fatti nei monti circostanti al passo del Sempione. Verona. 1882.

Cadolini, G. Il traforo del Sempione in rapporto cogli altri valichi e cogli interessi italiani. Roma. 1883.

Galloni, Eg., av. Considerazioni e notizie sulle ferrovie dell'Ossola e sul traforo del Sempione. Milano. 1883.

Pini, E. La ferrovia del Sempione. Milano. 1887.

Camera di commercio di Torino. Sulla quest. dell'apertura di un nuovo valico internazionale intermedio fra il Frejus ed il Gottardo. Torino. 1887.

Genova Consiglio prov. Relazione della deputatione prov. sul concorso della provincia sul traforo del valico del Sempione. Genova. 1889.

Ottavi, P. Ventilazione delle lunghe gallerie di ferrovieri. Roma. 1889.

La Conferenze pel Sempione. Roma. 1889.

Chelli, G. E. Le nostre ferrovie. Milano. 1889.

Pettini, J. Il traforo del Sempione. Roma. 1894. Alcune notizie circa il progetto di ferrovia del Sempione a sistema misto. Roma. 1895.

Ferrucci, A. Il Sempione e gli interessi italiani. Roma. 1895.

Bonola, G. La ferrovia del Sempione. Roma. 1895.

Cornetti, F. Dal Sempione a Milano, Genova e Torino per il lago Maggiore. Arona. 1896.

Canovetti, C. Il Sempione. Il S. Bernardino. Il Lötschberg. Milano. 1896.

Comitato prom. del Sempione. Relazione e documenti. Milano. 1897.

Mola, E. La ferrovia del Sempione e gli interessi it al. Roma 1891.

Mola, E. La ferrovia del Sempione. Milano. 1897.

Mola, E. Genova e il Sempione. Milano. 1897.

Mola, E. Milano e il Sempione. Milano. 1897.

Salmoiraghi, A. Il valico del Sempione e gli interessi del Commune di Milano. Milano. 1897.

Ferrucci, A. Il riscatto e l'esercito di stato delle ferrovie svizzere. Roma. 1898.

Compagna, A. Traforo del Sempione e riscatto delle ferrovie svizzere. Napoli. 1898.

Canovetti, C. Ferrovia del Sempione, suo avvenire e future linee d'accesso. Milano. 1899.

Saccardo, M. Ventilazione artificiale delle gallerie durante la loro costruzione. Milano. 1899.

Ferrucci, A. Le ferrovie d'accesso al Sempione. Roma. 1900. Comitato ital. pel valico ferrov. del Sempione. Relazione finale. Milano. 1904.

Maladra, A. Il traforo del Sempione. Milano. 1904.

Colombo, G. Il traforo del Sempione e le sue linee d'accesso. ill. Milano. 1905.

Ancona, M. La galleria del Sempione. Con illustr. Milano 1905.

Tedeschi, Ach. Le antiche strade del Sempione. Milano. 1906.

PUBLICATIONS FRANÇAISES.

Vauthier, L., ing. Le percement du Simplon et l'intérêt commercial de la France. Paris. 1874.

Vauthier, L. Le percement du Simplon et les intérêts de l'Europe occidentale. Paris. 1875.

Vauthier, L. Projet de réorganisation des chemins de fer français. Avec carte à l'appui. Paris. 1878.

Wilson, député. Rapport sur le percement du Simplon. Paris. 1879.

Fern. Dreyfus. Le tunnel du Simplon et les intérêts français. Paris. 1879.

Bérard, E. Le Mont-Blanc et le Simplon. Paris. 1880.

Chardon, M. Mont-Blanc ou Simplon. Paris. 1880.

Colladon, D. Notes relatives aux tunnels projetés sous le Mont-Blanc et sous le Simplon. Genève. 1880.

Colladon, D. Seconde notice en réponse à une lettre de M. Chardon sur la question Simplon ou Mont-Blanc. Genève. 1880.

Compagnie du Simplon. Examen de la brochure de M. Chardon. Lausanne. 1880.

Société des ingénieurs civils en France. Simplon ou Mont-Blanc. Extrait des comptes-rendus. Lausanne. 1880.

Jules Philippe. Mont-Blanc ou Simplon ? Avantages du Mont-Blanc au point de vue politique et stratégique. Paris. 1880.

Huber, M.-W. Les divers percements des Alpes et les intérêts de la France au Simplon. Paris. 1880.

Level, E. Les chemins de fer devant le Parlement. Paris. 1880.

Jacob de Neufville. Notes sur le tunnel du Simplon présentées à la Société de géographie commerciale. Paris. 1880.

Comte de Rosie. Le Simplon devant le Parlement. Paris. 1881.

Vauthier, L. Le percement du Simplon devant les Chambres et les intérêts de la France. Paris. 1881.

Le tunnel du Simplon et la défense de la frontière. Paris. 1882.

Amédée Marteau. Rapport sur le Gothard. Paris. 1882.

Société d'économie politique de Paris. De l'influence sur le commerce français des grands percements (Arlberg, Gothard, Simplon, etc.). Paris. 1883.

Gentilini, R. La traversée des Alpes par le chemin de fer du Simplon. Paris. 1887.

Ch. de Sinner. La France et le Simplon. Paris. 1888.

Théry, E. Rapport sur le Simplon au point de vue des relations commerciales franco-suisse. Paris. 1888.

de Sinner et Théry. L'Italie et le Simplon. Lausanne. 1889.

P. Girardin. L'ouverture du Simplon et les intérêts français. Paris. 1904.

Jacquier, M. Rapport sur les travaux du tunnel du Simplon. Paris. 1905.

Stephani et Piquet. Mémoire sur un projet de voie ferrée traversant en tunnel le massif du Mont-Blanc. Paris. 1907.

Stephani, P. Les tunnels des Alpes. Paris. 1919.

DIVERS.

Roman, Abt. Die Rhöne-Bahn. Ein Beitrag zur Lösung der Simplon Frage. Würzburg. 1886.

Mola, E. Le chemin de fer du Simplon et les intérêts italiens. Bienne. 1891.

Notice sur le projet d'une voie ferrée au travers du Simplon à système mixte. Lausanne. 1893.

Chappuis, J. La traversée du Simplon par un chemin de fer à crémaillère. Lausanne. 1893.

Ladame, J. Traversée du Simplon. Projet de tunnel à une voie. Lettre critique. Paris. 1894.

Bähler, A., Dr. Mitteilungen über den Grimselpass. III. Biel. 1895.

Mola, E. Gênes et le Simplon. Milan. 1897.

David, J.-E. Au Simplon. Genève. 1899.

Pestalozzi, S. Die Bauarbeiten am Simplontunnel. Zürich. 1902.

David, J.-E. Le tunnel du Simplon. Lausanne. 1905.

Schwahn, P., Dr. Ueber den Simplonpass. III. Berlin. 1905.

de Fooz, G. Le tunnel du Simplon. Bruxelles. 1905.

Bonjour, F. Le percement du Simplon. Lausanne. 1906.

Sourbeck, T. La ligne du Simplon. III. Berne. 1906. Album national suisse. Album du Simplon (55 portraits). Zurich. 1906.

Le Simplon. Souvenir de la fête d'inauguration. III. Texte par P. Zutter. Genève. 1906.

Dr Platzhoff-Lejeune. La politique ferroviaire en Suisse. Genève. 1910.

V. Enderes. Alpenbahnen (Rölls Enzykl. des Eisenbahnwesens). Bd. I. Wien. 1912.

Cuony, A. Les débuts des chemins de fer en Suisse. Lausanne. 1913.

Weissenbach, P. Die Geschichte des Eisenbahnwesens der Schweiz. Zürich. 1913.

Richard, E. Ein anderer Standpunkt in der Ostalpenbahnfrage. Zürich. 1914.

VOIES D'ACCÈS AU SIMPLON.

Genève. Raccordement des chemins de fer de la rive droite du Rhône avec ceux de la rive gauche. Genève. 1893.

(*Galopin*). Opportunité de la nationalisation de la ligne de La Plaine à Genève. Genève. 1893.

Documents concernant le canton de Genève et les zones. Berne. 1893.

Raccordement du réseau suisse avec le réseau de la Savoie. Rapport de la Commission. Genève. 1894.

Romieux, H. La gare centrale de Genève aux Vernaies. Genève. 1894.

Une question capitale. Etude présentée par la Chambre de commerce française de Genève à M. Boucher, ministre du commerce. Genève. Août 1897.

Association pour le percement de la Faucille. Rapport de la Commission technique. Genève. 1899.

Barbey, C., ing. Le chemin de fer du Jura (Vallorbe-Frasne). Lausanne. 1899.

Moser, R. Neue schweiz. Eisenbahnprojekte. Zürich. 1899.

Emch, B. Eisenb. Projekt Münster-Grenchen. Bern. 1900.

Barbey, C., ing. Les passages internationaux du Jura et les intérêts de la Suisse romande. Lausanne. 1901.

Galotti. Comité international de la Faucille. Rapport technique. Genève. 1901.

Loiseau, Ch. Les chemins de fer du Balkan occidental (Débouchés du Simplon). Revue de Paris. 1^{er} mai 1901.

Pictet, P. Au courant de la plume. De Paris à Milan. Genève. 1901.

Loiseau, C. Rapport au Comité international de la Faucille. Paris. 1901.

Goegg, G. Le percement de la Faucille. Projet modifié de 1901. Genève. 1901.

Commission française d'étude des lignes d'accès au Simplon :

I. Rapport préparatoire. Paris. 1901.

II. Rapport de la Commission. Paris. 1901.

Les lignes françaises d'accès au tunnel du Simplon.

Observations des représentants de la Haute-Savoie. Paris. 1902.

Traité entre le P. L. M. et le J. S. pour la ligne du Mont-d'Or et la gare de Vallorbe. Du 14/15 octobre 1902.

Association pour le percement de la Faucille :

Les voies d'accès par le Jura. La solution nationale. Genève. 1902.

Le même, en allemand. Genève. 1902.

Requête des cantons intéressés au Simplon en vue d'obtenir des avantages équivalents à ceux concédés au Frasne-Vallorbe. Genève. 1902.

Laffitte, L. Le percement du Simplon et la question des voies françaises d'accès. Paris. 1902.

Enquête relative aux voies d'accès françaises au Simplon.

Avis des Chambres de commerce, etc. Genève. 1902.

Peyralbe, E. La question du Simplon. Paris. 1902.

Moser u. Bachem. Memorial über neue Eisenbahnprojekte im mittlerem Juragebiete. Biel. 1902.

Greulich, K. Technischer Bericht zum Projekt der Münster-Grenchen-Biel-Bahn. Biel. 1902.

Claparède, Al. Le projet de la Faucille et les questions qu'il soulève. Genève. 1904.

Emch, B. Berner Alpendurschtich. Zufahrstlinien im Jura. Neues Projekt Münster-Grenchen. Bern. 1904.

Noblemaire, G. Discours sur la Faucille. Paris. 1905.

Brunhes, J. Les relations entre la France et la Suisse et la question des voies d'accès au Simplon. Paris. 1906.

Bonjour, F. Le percement du Simplon. I. Les négociations. II. Ligne de Jougne et Frasne-Vallorbe. Lausanne. 1906.

Patru, A. Documents et souvenirs relatifs à l'annexion de la Savoie à la France. Genève. 1908.

Baumberger und Buxtorf. Geolog. Gutachten über den Bau eines Tunnels Münster-Grenchen-Büren a. A. 1908.

Baudin, P. La Faucille, le Frasne-Vallorbe et le Moutier-Granges. Paris. 1908.

Trouillot, G. Le Simplon et la Conférence de Berne. Paris. 1908.

Actes cantonaux et fédéraux relatifs à la concession et au rachat de la ligne de Genève à La Plaine. Berne. 1908.

Boissier, E. Un problème genevois. L'assimilation des étrangers. Genève. 1908.

Aimond. Rapport sur les voies d'accès au Simplon et Mont-Cenis. Chambre des Députés. Paris. 1908.

Stickelberger, E. Gutachten über die Konzessionsgesuche der Eisenb. a) von Münster nach Pieterlen ; b) von Münster nach Grenchen. Solothurn. 1909.

Eisenmann, L. Les voies d'accès au Simplon. Paris. 1909.

Avenant P. L. M. — C. F. F. au traité J. S. — P. L. M. de 1902 pour la ligne du Mont d'Or et la gare de Vallorbe. Berne. 1909.

Recueil des procès-verbaux de la conférence franco-suisse des voies d'accès au Simplon. Berne. 1909.

Convention franco-suisse des voies d'accès au Simplon, avec traduction allemande en regard. Berne. 1909.

Régnier. Rapport de la Commission des Travaux publics sur la convention franco-suisse. Paris. 1909.

Deloncle. Rapport de la Commission des Affaires extérieures sur la convention franco-suisse. Paris. 1909.

Bérard. Rapport de la Commission des chemins de fer sur la convention franco-suisse. Paris. 1909.

Régnier. Rapport de la Commission des Travaux publics sur le projet de loi déclarant d'utilité publique le chemin de fer Frasnè-Vallorbe. Paris. 1909.

Bérard. Rapport de la Commission des chemins de fer sur le même projet. Paris. 1909.

Brunhes, J. Les nouvelles conventions internationales du Gothard et du Simplon (Revue des Deux Mondes). Paris. 1909.

Girardin, P. Les nouvelles conventions internationales du Gothard et du Simplon (Le Correspondant). Paris. 1909.

Berge, J. Rapports au groupe parlementaire pour l'amélioration des relations franco-italiennes :

I. Voies d'accès au Simplon.

II. La Conférence de Berne.

III. Le chemin de fer du Mont-Blanc. Paris. 1909.

Romieux, H. Assemblée populaire en faveur du raccordement des deux gares. Genève. 1910.

Berge, J. Genève et l'amitié franco-suisse. Paris. 1913.

Maurice, Honoré. La ligne de Frasné à Vallorbe et le tunnel du Mont d'Or (Le Génie civil N° 1636). Paris, 1913.

Soutter, P. Entreprise du tunnel du Mont d'Or. Extrait du Bulletin technique de la Suisse romande. Lausanne. 1913.

Mauguin, M. Note sur le souterrain du Mont d'Or (Revue générale des chemins de fer). Paris. 1914.

Dolezalek. Mont d'Or Tunnel. Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Bd. VII. Wien. 1915.

LÖTSCHBERG-SIMPLON.

Ladame, J. Calais-Milan par la Gemmi. Paris. 1889.

Teuscher, W. Eine Lötschbergbahn als Zufahrtslinie zum Simplon. Bern. 1889.

Favre, L. Traversée de la Gemmi. Neuchâtel. 1889.

Teuscher, W. Die Lötschbergbahn in ihrer Bedeutung für den internat. Verkehr. Bern. 1893.

Stockalper, E. Thoune-Simmmenthal-Simplon. Sion. 1897.

Teuscher, W. Die Lötschbergbahn. Neues verbessertes Projekt. Bern. 1898.

Teuscher, W. Die Lötschbergbahn und ihre Bedeutung für die Stadt Bern. Vertrag. Bern. 1899.

Teuscher, W. Gutachten betr. die Rentabilität der Lötschbergbahn. Bern. 1900.

Dr v. Fellenberg, Dr Kissling u. Prof. Schardt. Lötschberg und Wildstrubeltunnel. Geolog. Expertise. Bern. 1900.

Teuscher, W. Die neue bern. Eisenbahnvorlage und die Entwicklung des bern. Netzes. Bern. 1902.

Stockalper, E. Wildstrubel et Lötschberg. Lausanne. 1903.

Ladame, J. Simplon, Gemmi, Lötschberg. Critiques. Neuchâtel. 1906.

Le chemin de fer du Lötschberg. Génie civil du 5 juillet 1913.

Hartmann, H. Le chemin de fer des Alpes bernoises. Ill. (Extrait de l'ouvrage « l'Oberland bernois ».) Berne. 1913.

Zollinger. Schluss-Bericht über den Bau des Lötschberg-tunnels 1906-1913. Bern. 1914.

Dolezalek. Lötschbergtunnel (Rölls Enzykl. des Eisenbahnwesens. Bd. VII.) Wien. 1915.

Jegerlehner, J. La route du Lötschberg. Illustr. par F. Boissonnas. Genève. 1917.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER. — *La Compagnie de la ligne d'Italie.*

Le Simplon. Les premiers chemins de fer alpins. La loi fédérale de 1852. La spéculation. M. de La Valette. Concessions valaisannes et italiennes. Constitution et vicissitudes de la Compagnie. La liquidation.

Pages 15 à 27

CHAPITRE II. — *La Compagnie du Simplon.*

La ligne du Valais. Lukmanier. Gothard et Simplon. Publications de G.-T. Lommel. Le projet du Grimsel. Triomphe du Gothard. Négociations en France et en Italie. Etudes définitives de Lommel.

Pages 28 à 43

CHAPITRE III. — *La Compagnie S. O. S.*

Projet Jean Meyer. Echec des négociations en France. Intervention des cantons romands. Tracé demandé par l'Italie. La fusion S. O. S. — J. B. L.

Pages 44 à 49

CHAPITRE IV. — *La Compagnie du Jura-Simplon.*

Programme financier. Société d'entreprise Brandt-Brandau & C^{ie}. Expertise internationale. Conférence de Berne. Traité de 1896. Le rachat. Les subventions. Commencement des travaux.

Pages 50 à 63

CHAPITRE V. — *Les conventions internationales de 1894 à 1906.*

Conventions d'exploitation. Transfert de la concession.
Conférence de Rome.

Pages 64 à 70

CHAPITRE VI. — *Les voies d'accès.*

La double voie. Correction du Frasne-Vallorbe. La Faucille. Le Saint-Amour-Bellegarde. Le Lœtschberg. La Conférence franco-suisse. Le Moutier-Lonjeau. Le projet de convention douanière internationale. Le rachat de Genève-La Plaine. Le raccordement. Lignes Coni-Nice et Martigny-Turin.

Pages 71 à 97

CHAPITRE VII. — *Notes diverses.*

Les tarifs. Le rendement. Les impôts. Les grèves. Relations avec l'Italie. La délégation internationale. Le port de Gênes. La Société « Pro Sempione ». L'hospice Bonomelli. Hier et demain.

Pages 98 à 117

BIBLIOGRAPHIE DU SIMPLON DE 1809 A 1918.

Pages 119 à 137

LIBRAIRIE PAYOT & C^{ie}
LAUSANNE, GENÈVE, VEVEY, MONTREUX

JOHANNÈS DIERAUER

HISTOIRE DE LA CONFÉDÉRATION SUISSE

*Traduction de l'allemand, par AUG. REYMOND
revue par l'auteur.*

A l'heure où les problèmes historiques passionnent tous les esprits cultivés, on doit signaler à nouveau cette histoire monumentale, vraiment digne de notre pays. Elle est destinée au grand public, à tous ceux qui veulent connaître le long et beau passé de la Suisse. Elle résume d'une façon admirable le dernier état de la science et forme une véritable synthèse de nos connaissances sur notre Histoire nationale.

De l'avis unanime de la critique, l'œuvre de Johannès Dierauer est la première histoire de la Suisse qui nous fasse parcourir avec une aussi pénétrante intelligence des situations et des faits les diverses étapes de la Confédération, qui *ressuscite en un mot avec autant de science et d'art le passé de la nation suisse.*

TOME I. *Livre premier* : Les origines (jusqu'en 1291).

Livre II : Les débuts de la Confédération Suisse (1291-1355).

Livre III : Accroissement de la liberté et de la puissance territoriale (1355-1415).

TOME II. *Livre IV* : Essor de la vie nationale (1415-1474).

Livre V : Participation des Confédérés à la politique européenne (1474-1516).

TOME III. *Livre VI* : La Réformation (1516-1564).

Livre VII : La réaction catholique (1564-1648).

TOME IV. *Livre VIII* : Le régime aristocratique au XVII^e et au XVIII^e siècles.

Livre IX : Insurrection des forces populaires. Chute de l'ancienne Confédération jusqu'au 12 avril 1798.

TOME V. 1^{re} partie. *Livre X* : L'état unitaire helvétique (1798-1803).

Livre XI : Le fédéralisme à l'époque de la médiation (1803-1813).

TOME V. 2^e partie. *Livre XII* : La Confédération restaurée (1814-1830).

Livre XIII : De la Fédération d'Etats à l'Etat fédératif (1830-1848).

Chaque vol. in-8°, imprimé luxueusement sur beau papier, br. Fr. 12.—

Relié amateur, dos plat, tête dorée Fr. 25.—

LIBRAIRIE PAYOT & C^{ie}
LAUSANNE, GENÈVE, VEVEY, MONTREUX

PAUL MAILLEFER

HISTOIRE

DU

CANTON DE VAUD

DÈS LES ORIGINES

Grand in-8° illustré de 248 figures, relié Fr. 45.—
broché Fr. 10.—

Jamais encore l'histoire du pays de Vaud n'avait été racontée d'une manière plus attrayante par la parole et par l'image... Cette œuvre fait honneur au peuple vaudois. *(Journal de Genève.)*

L'« Histoire du canton de Vaud » de M. Paul Maillefer restera certainement le monument le plus durable de la commémoration de notre centenaire. *(La Revue.)*

- LIVRE I. *Les anciennes civilisations (jusqu'au premier siècle avant J. C.).*
- LIVRE II. *Epoque romaine (58 av. J. C. à 490 ap. J. C.).*
- LIVRE III. *Domination germanique (400-1218).*
- LIVRE IV. *Les mœurs et les institutions au moyen âge (du X^e au XIV^e siècles).*
- LIVRE V. *La Savoie (1218-1536).*
- LIVRE VI. *La domination bernoise (1536-1798).*
- LIVRE VII. *Les institutions et les mœurs sous le régime bernois (XVI^e, XVII^e et XVIII^e siècles).*
- LIVRE VIII. *La Révolution (1783-1803).*
- LIVRE IX. *Le Canton de Vaud (1803-1848).*
- LIVRE X. *La Suisse nouvelle.*

LIBRAIRIE PAYOT & C^{ie}
LAUSANNE, GENÈVE, VEVAY, MONTREUX

CAPITAINE DE VALLIÈRE

HISTOIRE
DU
Régiment des Gardes-Suisses
DE FRANCE

précédée de la
CAMPAGNE DE MARIGNAN

1 volume de luxe, grand in-8°, avec 1 carte, 4 croquis et 27 illustrations
hors texte dont plusieurs portraits inédits Fr. 6.—

Page d'histoire d'un vibrant intérêt, cet ouvrage est à la fois la vie reconstituée d'un des plus brillants régiments suisses au service des rois de France, et une réhabilitation longtemps attendue du service des Suisses à l'étranger. L'ouvrage du capitaine de Vallière rend à l'héroïsme et au dévouement des soldats suisses un hommage réconfortant pour le patriotisme de leurs successeurs. Le lecteur ne lira pas sans émotion cette œuvre si populaire et très littéraire en même temps.

L'Histoire du régiment est précédée d'un exposé de la bataille fameuse de Marignan. Le récit en est poignant. Cette bataille où la valeur helvétique se surpassa elle-même, doit être mise à l'origine des capitulations militaires des Etats confédérés avec la France. La création des Gardes-Suisses en a été une conséquence. Une carte et quatre croquis du champ de bataille accompagnent le récit.

Parmi les illustrations, artistement tirées sur fort papier de luxe, on remarquera, non sans intérêt, outre les premiers chefs des Gardes-Suisses, au XVI^e siècle, la série complète de ceux qui les commandèrent au XVIII^e et au XIX^e.

Le volume du capitaine de Vallière sera certainement très remarqué. Edition d'art, il fera plaisir aux bibliophiles autant qu'aux historiens, aux militaires et à tous ceux qui aiment à connaître les beaux faits guerriers des Suisses.

LIBRAIRIE PAYOT & C^{ie}
LAUSANNE, GENÈVE, VEVÉY, MONTREUX

EDM. BILLE et C.-F. RAMUZ

LE VILLAGE DANS LA MONTAGNE

In-4 Jésus. — L'ouvrage contient, outre le texte, 170 illustrations, dont 4 glyptographies, reproduisant quatre des principaux tableaux de M. Edm. Bille, 54 grands hors texte dont 34 estampes en couleurs, 30 têtes de chapitres en couleurs, et 82 illustrations dans le texte et en culs-de-lampes, dessins à la plume ou croquis à la mine de plomb. Relié Fr. 30.—

Je ne sais pas si, en Suisse, on a attribué à ce beau livre, rude et viril, toute l'importance qu'il a pour moi. Il m'a paru devoir faire époque dans les annales de la littérature romande.

... Le village sous la neige, la nuit de Noël, le dégel, le village au clair de lune, le magistral dessin dit « le grand village », les approches de l'orage, la procession, pour ne citer que des compositions hors texte, comptent parmi les meilleures choses de la peinture alpestre depuis la mort de Segantini.

William RITTER. (*La Liberté*, Fribourg.)

Le *Village dans la montagne* est peut être l'ouvrage le plus vraiment artistique qui ait été publié jusqu'ici dans notre pays.

Paul SEIPPEL. (*Journal de Genève*.)

Dieses *Village dans la montagne* ist ein harmonisches Werk, an dem Dichter und Künstler einander in die Hände und beide meisterlich gearbeitet haben.

J.-V. WIDMANN. (*Der Bund*, Berne.)

Au point de vue de l'illustration et de l'arrangement typographique, ce volume peut passer pour le modèle du livre moderne.

(*Suisse libérale*, Neuchâtel.)

Et quelle saveur paysanne, vive et pure ! Quelle émotion simple et haute ! C'est vraiment un livre qui fait honneur à son éditeur et à ses auteurs, un livre beau, pathétique et complet, une réussite d'art.

Francis de MIOMANDRE, (*L'Art et les Artistes*, Paris.)

This is a volume which all true lovers of the Alps should possess.

(*The Studio*, Londres.)

Le *Village dans la montagne* est l'œuvre littéraire et artistique la plus remarquable qui soit jamais sortie de notre modeste sol romand. Pour moi je ne sais pas de plus beau livre à avoir chez soi ou à offrir à un ami.

(*Feuille d'Avis de Vevéy*.)

Le sole illustrazioni di questa opera costituirebbero la monografia di un villaggio alpestre fatta con precisione assoluta per le immagini successive fissate dall'artista nello studio dell'ambiente e dei caratteri.

(*Nuova Antologia*, Rome.)

IMPRIMERIES RÉUNIES S. A. LAUSANNE.

LIBRAIRIE PAYOT & C^E LAUSANNE

F. ECCARD

Biens et intérêts français en Allemagne et en Alsace-Lorraine pendant la guerre. Préface de M. Louis RENAULT. 1 vol. in-8 . . . 7.50

EMILE HENNEQUIN

Manuel de transports commerciaux et de douane. Préface de M. Edouard HERRIOT. 1 vol. in-8 . . . 18.—

GEORGES HERSENT

Une politique de la construction après la guerre. Travaux publics et bâtiments. 1 vol. in 8 . . . 10.—

ALEXANDRE MICHELSON

Le problème des finances publiques après la guerre. 1 vol. in-8 15.—

GEORGES DE MONTENACH

Pour le village. La conservation de la classe paysanne. 1 vol. in-8. 6.—

R.-A. MURRAY

Leçons d'économie politique. Edition française par Pierre BOVEN. 1 vol. in-16 . . . 9.—

JOSEPH OSTER

Les rapports juridiques entre la Caisse d'Epargne et les déposants. 1 vol. in-8 . . . 7.50

VILFREDO PARETO

Traité de sociologie générale. Edition française par Pierre BOVEN. 2 vol. in-8 de 800 pages. Chaque volume . . . 25.—

J.-H. RICARD

L'appel de la terre (1915-1918). Préface de M. H. HITIER, avec 8 illustrations hors texte. 1 vol. in-8. . . 10.—

J. RIESSER

Préparation et conduite financières de la guerre. Préface de M. André-C. SAYOUS. 1 vol. in-8. . . 6.—

